

5-40  
1-15

# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग I—खण्ड 1

PART I—Section 1

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 3]

नई दिल्ली, सोमवार, जनवरी 4, 2010/पौष 14, 1931

No. 3]

NEW DELHI, MONDAY, JANUARY 4, 2010/PAUSA 14, 1931

वाणिज्य एवं उद्योग मंत्रालय

(वाणिज्य विभाग)

(पाटनरोधी एवं संबद्ध शुल्क महानिदेशालय)

अधिसूचना

नई दिल्ली, 1 जनवरी, 2010

अंतिम जांच परिणाम

विषय : चीन जन.गण. तथा थाईलैंड के मूल के या वहां से निर्यातित बस एवं ट्रक रेडियल टायरों के आयातों से संबंधित पाटनरोधी जांच ।

सं. 14/17/2008-डीजीएडी.—वर्ष 1995 में यथासंशोधित सीमा-शुल्क टैरिफ अधिनियम, 1975 तथा सीमा-शुल्क टैरिफ (पाटित वस्तुओं की पहचान, उन पर पाटनरोधी शुल्क का आकलन एवं संग्रहण और क्षति निर्धारण) नियमावली, 1995 को ध्यान में रखते हुए;

प्रक्रिया

2. ऑटोमोटिव टायर मैनुफैक्चरर्स एसोसिएशन (एटोएमए) (जिसे आवेदक कहा गया है) ने चीन जन.गण. तथा थाईलैंड (जिन्हें "संबद्ध देश" या चीन तथा थाईलैंड कहा गया है) के मूल के या वहां से निर्यातित बसों तथा लारियों, ट्रकों के लिए रेडियल टायरों (जिन्हें आगे संबद्ध वस्तु या रेडियल टायर कहा गया है) के पाटन का आरोप लगाते हुए वर्ष 1995 में यथासंशोधित सीमा-शुल्क टैरिफ अधिनियम, 1975 (जिसे आगे अधिनियम कहा गया है) तथा सीमा-शुल्क टैरिफ (पाटित वस्तुओं की पहचान, उन पर पाटनरोधी शुल्क का आकलन एवं संग्रहण और क्षति निर्धारण) नियमावली, 1995 (जिसे आगे नियमावली कहा गया है) के अनुसार निर्दिष्ट प्राधिकारी (जिसे आगे प्राधिकारी कहा गया है) के समक्ष एक आवेदन दायर किया और संबद्ध वस्तु पर पाटनरोधी शुल्क लगाने के लिए पाटनरोधी जांच शुरू करने का अनुरोध किया ।

3. प्राधिकारी ने घरेलू उद्योग की ओर से आवेदक द्वारा प्रस्तुत साक्ष्य की पर्याप्तता और यथातथ्यता के संबंध में जांच करने के बाद उसके आधार पर नियमावली के उप-नियम 6(1) के अनुसार संबद्ध देशों के मूल की या वहां से निर्यातित संबद्ध वस्तु के आयातों के बारे में पाटनरोधी जांच शुरू करते हुए भारत के राजपत्र, असाधारण में दिनांक 21 अक्टूबर, 2008 को एक सार्वजनिक सूचना जारी की ताकि आरोपित पाटन की मौजूदगी, मात्रा तथा प्रभाव का निर्धारण किया जा सके और पाटनरोधी

शुल्क की उस राशि की सिफारिश की जा सके जिसे यदि लागू किया जाएगा तो वह घरेलू उद्योग को हुई क्षति समाप्त करने के लिए पर्याप्त होगी। तत्पश्चात निम्नलिखित कार्रवाई की गई थी :-

- क. प्राधिकारी ने उपर्युक्त नियम 5 के उप नियम (5) के अनुसार जांच शुरू करने की कार्रवाई से पूर्व आवेदक द्वारा किए गए पाटनरोधी आवेदन की प्राप्ति के बारे में भारत में संबद्ध देश के दूतावास को अधिसूचित किया;
- ख. निर्दिष्ट प्राधिकारी ने 21 अक्टूबर, 2008 की जांच शुरुआत संबंधी अधिसूचना की प्रतियां आवेदक द्वारा उपलब्ध कराए गए पत्तों के अनुसार भारत में संबद्ध देशों के दूतावास, संबद्ध देशों के ज्ञात निर्यातकों, ज्ञात आयातकों और घरेलू उद्योग को भेजी और उनसे जांच शुरुआत संबंधी अधिसूचना के 40 दिनों के भीतर लिखित में अपने विचारों से अवगत कराने का अनुरोध किया ।
- ग. उपर्युक्त नियम 6 के अनुसार प्राधिकारी ने आवेदन के अगोपनीय रूपांतरण की प्रतियां ज्ञात निर्यातकों और चीन जन.गण. तथा थाईलैंड के दूतावासों को उपलब्ध कराई।
- घ. भारत स्थित चीन जन.गण. तथा थाईलैंड के दूतावासों को नियम 6 के अनुसार जांच की शुरुआत के बारे में इस अनुरोध के साथ सूचित किया गया था कि वे निर्धारित समय के भीतर प्रश्नावली का उत्तर देने के लिए अपने-अपने देश के निर्यातकों/उत्पादकों को सलाह दें । उत्पादकों/निर्यातकों को भेजे गए पत्रों तथा प्रश्नावली की एक प्रति निर्यातकों के नाम एवं पत्तों के साथ उनके पास भी भेजी गई थी ।
- ङ. आवेदक ने प्राधिकारी से वर्तमान जांच के प्रयोजनार्थ चीन को गैर-बाजार अर्थव्यवस्था वाला देश मानने का अनुरोध किया । जांच की शुरुआत के प्रयोजनार्थ चीन जन.गण. में सामान्य मूल्य पर बिक्री एवं सामान्य, प्रशासन तथा लाभ हेतु विधिवत समायोजित भारत में उत्पादन लागत के आधार पर विचार किया गया था । प्राधिकारी ने चीन के ज्ञात निर्यातकों को यह सूचित किया कि उसका प्रस्ताव यथासंशोधित पाटनरोधी नियमावली-1 के (7) तथा (8) के मद्देनजर आवेदक की जांच करने का है, अतः चीन जन.गण. से संबद्ध वस्तु के संबंधित निर्यातकों/उत्पादकों को यह सलाह दी गई थी कि वे पैराग्राफ-8 के उप-पैरा-3 में किए गए उल्लेख के अनुसार आवश्यक सूचना/पर्याप्त साक्ष्य प्रस्तुत करें ताकि निर्दिष्ट प्राधिकारी इस बात पर विचार कर सकें कि क्या ऐसे सहयोगी निर्यातकों/उत्पादकों को बाजार अर्थव्यवस्था का व्यवहार प्रदान किया जाना चाहिए जो यह प्रदर्शित कर सकते हैं कि वे उक्त पैराग्राफ में निर्धारित मानदंडों को पूरा करते हैं । बाजार अर्थव्यवस्था का

व्यवहार प्रदान करने संबंधी एक प्रश्नावली चीन के समस्त ज्ञात निर्यातकों/उत्पादकों तथा चीन जन.गण. के दूतावास को भेजी गई थी।

च. प्राधिकारी ने नियम-6(4) के अनुसार संगत सूचना मांगने के लिए संबद्ध देशों के निम्नलिखित ज्ञात निर्यातकों को प्रश्नावली भेजी:-

क्विंगडाओ झोंगसी रबड़ कंपनी सं. सं. 1, केंगन रोड, क्विंगडाओ, शेनडॉंग, चीन जन.गण.	शंघाई टायर एंड रबड़ कंपनी 63- सिचुआन सेंट्रल रोड शंघाई, चीन जन.गण.
एओलस टायर कंपनी लि. सं.-48, डोगनान रोड, जियाओझू, हेनान, चीन जन.गण.	क्वांगडाओ मोनोलिथ ओटीआर टायर कंपनी लि., मिंगकुन इंडस्ट्री पार्क, क्विंगडाओ, चीन जन.गण.

### थाइलैंड

याकोहामा टायर मैनु (थाइलैंड) कं. लि. 7/216 मू 6, अमाटा सिटी इंड स्टेस्, तंबोल माप्यांगपोर्न, जन्फूर प्लूकडेंग, रेयांग प्रोविन्स 21140, थाइलैंड	थाई ब्रिज स्टोन कंपनी लि. 14/3 फाहोलीओथिन रोड, टी. क्लॉगनुएंग ए. क्लोग लोआंग, पथुमथानी, थाइलैंड- 12120
ओटानी टायर कंपनी लि. 55, मू. 7, पेचकसेम के.एम. 37 रोड टी. क्लोंगमाई, ए.संप्रान नकोर्नपेथम, थाइलैंड	मिकेलिन स्याम कंपनी लि. लेम चबांग इंड इस्टेट 87/11, मू.2 तुगसकला श्री राचा, चोनबरी, 20230, थाइलैंड

छ उपर्युक्त अधिसूचना के उत्तर में निम्नलिखित निर्यातकों ने निर्धारित समय सीमा के भीतर प्रश्नावली का उत्तर दिया।

### ची जन.गण.

मै. क्विंगडाओ डबल स्टार टायर इंड कं. लि.	मै. हेंगझाओ झोंगसी रबड़ कंपनी लि. तथा मै. हेंगझाऊ सनराइज रबड़ कंपनी लि.
मै. शेंगडांग वांडा बोटो टायर कंपनी लि.	मै. झाओयूआन लियो रबड़ कंपनी लि.
मै. एओलस टायर कंपनी लि.	मै. ट्रिपंगल टायर कंपनी लि.

मै. शेंगडाँग यिनबाओ टायर ग्रुप कं. लि.	मै. शेंगडाँग जिनयू टायर कंपनी लि.
मै. शेंगडाँग हेंगफेंग रबड़ एंड प्लास्टिक कंपनी लि.	मै. डबल क्वायन होल्डिंग लि.
मै. कॉपर चेंगशान (शेंगडाँग) टायर कं. लि.	मै. जिंगयूआन टायर ग्रुप कंपनी लि.
मै. मिकेलिन शेनयांग टायर कंपनी लि.	

### थाइलैंड

मै. मिकेलिन सियाम कंपनी लि.	मै. ब्रिज स्टून टायर मैनु. (थाइलैंड) कंपनी लि.
-----------------------------	--

ज. नियम 6(4)के अनुसार आवश्यक सूचना मांगने के लिए भारत में संबद्ध वस्तु के निम्नलिखित ज्ञात आयातकों अथावा प्रयोक्ताओं को प्रश्नावलियां भेजी गई थीं ।

### आयातक

मै. रेडियल्स इंटरनेशनल	मै. करतार टायर हाऊस
मै. कॉप्स एंड बिल्स प्रा.लि.	मै. राना टायर्स
मै. सनी इंटरनेशनल	मै. अमन इंटरनेशनल
मै. विकास रोड कैरियर्स लि.	मै. एएए इंपैक्स

झ. निम्नलिखित एसोसिएशनों/आयातकों/प्रयोक्ताओं से उत्तर प्राप्त हुए थे ।

ऑल इंडिया टायर इंपोर्टर्स एंड ट्रेडर्स एसो.	ऑल इंडिया टायर डीलर्स फैडरेशन
टाटा मोटर्स लि., मुंबई	ब्रिज स्टोन इंडिया प्रा. लि.

- ज. वाणिज्यिक आसूचना एवं सांख्यिकी महानिदेशालय (डीजीसीआईएंडएस) से पिछले तीन वर्षों और जांच अवधि के लिए संबद्ध वस्तु के आयात के ब्यौरों की व्यवस्था करने का अनुरोध किया गया था ;
- ट. प्राधिकारी ने हितबद्ध पार्टियों द्वारा प्रस्तुत साक्ष्य का अगोपनीय रूपांतरण सार्वजनिक फाइल के रूप में उपलब्ध रखा और उसे हितबद्ध पार्टियों के निरीक्षणार्थ खुला रखा ।
- ठ. सामान्यतः स्वीकृत लेखा सिद्धांतों (जीएएपी) के अनुसार आवेदक द्वारा प्रस्तुत सूचना के आधार पर भारत में संबद्ध वस्तु की इष्टतम उत्पादन लागत तथा उसे बनाने और बेचने की लागत निकाली गई थी ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि क्या पाटन मार्जिन से कमतर पाटनरोधी शुल्क घरेलू उद्योग को हुई क्षति समाप्त करने के लिए पर्याप्त होगा । इस प्रयोजनार्थ घरेलू उद्योग को

- प्रेक्टिस कर रहे किसी लागत लेखाकार द्वारा विधिवत प्रमाणित उत्पादन लागत उपलब्ध कराने का निर्देश दिया गया था ।
- ड. \*\*\* यह चिन्ह इस अधिसूचना में आवेदक द्वारा गोपनीय आधार पर प्रस्तुत सूचना का द्योतक है और प्राधिकारी ने नियमानुसार उसे गोपनीय ही माना है;
- ढ. यह जांच 1 अप्रैल, 2007 से 31 मार्च, 2008 तक की अवधि (जांच अवधि) के लिए की गई थी । क्षति विश्लेषण के संबंध में प्रवृत्तियों की जांच में अक्टूबर-2004 से सितंबर-2005, अक्टूबर-2005 से सितंबर-2006, अक्टूबर-2006 से सितंबर-2007 की अवधि तथा जांच अवधि शामिल थी ।
- ण. प्राधिकारी ने पाटन, क्षति एवं कारणात्मक संबंध के बारे में जांच करने के लिए संगत समझी गई सूचना प्रस्तुत करने हेतु विचाराधीन उत्पाद के औद्योगिक प्रयोक्ताओं तथा ज्ञात प्रतिनिधिक उपभोक्ता संगठनों को अवसर प्रदान किया;
- त. प्राधिकारी ने इस चरण पर हितबद्ध पार्टियों द्वारा प्रस्तुत सूचना की सत्यता के बारे में स्वयं को आवश्यक समझी गई सीमा तक संतुष्ट किया ।

### विचाराधीन उत्पाद तथा समान वस्तु

4. वर्तमान जांच में विचाराधीन उत्पाद बसों तथा लॉरियों/ट्रकों में प्रयोग होने वाली चीन जन.गण. एवं थाईलैंड के मूल के या वहां से निर्यातित ट्यूब तथा फ्लैप सहित या रहित नए/अप्रयुक्त न्यूमेटिक रेडियल टायर हैं । ट्यूब प्रकार के उत्पाद में किसी वाहन में टायर का उपयोग एक ट्यूब तथा एक फ्लैप के साथ किया जाता है । एक टायर, एक ट्यूब तथा एक फ्लैप को मिलाकर उनकी बिक्री "टायर सेट" के रूप में की जाती है । "टीटीएफ" शब्द उद्योग में प्रचलित है जो "टायर सेट" को इंगित करता है । टायर, ट्यूब और फ्लैप मिलकर किसी वाहन में "टायर" का काम करते हैं । टायर के भीतर रखे गए ट्यूब के अंदर हवा भरी जाती है और फ्लैप का उपयोग पहिए एवं ट्यूब के बीच किया जाता है ताकि पहियों से रगड़ खाने के कारण ट्यूब को फटने से बचाया जा सके । उत्पादकों द्वारा टायर, ट्यूब और फ्लैप का अलग-अलग उत्पादन किया जाता है । टायर, ट्यूब और फ्लैप की बिक्री मुख्यतः "टीटीएफ" या "टायर सेट" के आधार पर की जाती है । बसों तथा लॉरियों/ट्रकों में प्रयुक्त रेडियल टायर, ट्यूब और फ्लैप विचाराधीन उत्पाद हैं, भले ही वे टीटीएफ रूप में हों या टायर, ट्यूब तथा फ्लैप के रूप में अलग-अलग हों । ट्यूबलैस रेडियल टायर, जिनमें ट्यूब और फ्लैप की जरूरत नहीं होती है, भी इस जांच के दायरे में आते हैं ।

5. उत्पाद के क्षेत्र में केवल बसों तथा लॉरियों एवं ट्रकों में प्रयोग होने वाले टायर आते हैं । टायरों का उत्पादन ट्रकों, बसों, लॉरियों, हल्के वाणिज्यिक वाहनों, यात्री कार, जीप, ट्रेक्टर, दुपहिया, तिपहिया वाहन, पशुचालित वाहनों, अर्थमूवर, औद्योगिक टायरों, वायुयानों आदि जैसे वाहनों आदि में उपयोग के लिए किया जाता है । तथापि, विचाराधीन उत्पाद उस प्रकार का है जिसका उपयोग केवल बसों तथा लॉरियों एवं ट्रकों में किया जाता है । अन्य सभी प्रकार के टायर विचाराधीन उत्पाद और वर्तमान जांच के दायरे में नहीं आते हैं ।

6. टायरों, ट्यूबों और फ्लैपों का अलग-अलग उत्पादन किया जाता है। तथापि, उनका आटोमोटिव अनुप्रयोगों में अनिवार्य रूप से एक साथ उपयोग किया जाता है। टायर सीमाशुल्क टैरिफ के अध्याय 40 के उपशीर्ष सं. 40112010 तथा ट्यूब और फ्लैप क्रमशः 40131020 और 40129049 के अंतर्गत वर्गीकृत हैं। तथापि, सीमाशुल्क वर्गीकरण केवल सांकेतिक है और वर्तमान जांच के दायरे में किसी भी रूप में बाध्यकारी नहीं हैं।

### प्रयोक्ताओं एवं आयातकों की एसोसिएशन की टिप्पणियां

7. ऑल इंडिया कन्फेडरेशन ऑफ गुड्स व्हीकल ओनर्स एसो. ने यह अनुरोध किया है कि ए टी ए एम ने यह याचिका घरेलू प्रयोक्ताओं में आधुनिक टायर प्रौद्योगिकी का प्रयोग न होने के कारण दायर की है। यह तर्क दिया गया है कि घरेलू टायर विनिर्माता कभी भी रेडियल बस तथा ट्रक टायरों के विनिर्माण के प्रति उत्सुक नहीं रहे हैं। यद्यपि, वे यह स्वीकार करते हैं कि ये सड़क के अनुकूल, ईंधन बचाने वाले और अधिक माईलेज देने वाले होते हैं। और भारतीय उपभोक्ताओं के लिए यह दुर्भाग्य है कि इन रेडियल टायरों का उत्पादन पर्याप्त मात्रा में घरेलू टायर निर्माताओं द्वारा नहीं किया जा रहा है। उन्होंने यह कहते हुए बात समाप्त की है कि घरेलू उद्योग के अनुरोध को अस्वीकार कर दिया जाए।

8. ऑल इंडिया टायर इंपोर्टर्स एंड ट्रेडर्स एसो. ने यह अनुरोध किया है कि घरेलू उद्योग को कोई क्षति नहीं हुई है और घरेलू उद्योग देश की मांग को पूरा करने में विफल रहा है। यह आरोप लगाया गया है कि सभी तीनों विनिर्माताओं द्वारा या तो अत्यंत कम मात्रा में उत्पादन किया जा रहा है या फिर संयंत्र की क्षमता का विस्तार अभी स्थिर है। इन परिस्थितियों में संबद्ध सामग्री से जुड़ी लागत अधिक पाई जाती है और अक्षमता के निवारण की मांग कर कठिनाई को बसों और ट्रकों के प्रयोक्ताओं तथा छोटे ऑपरेटरों पर डाल दिया जाता है। उन्होंने आगे यह अनुरोध किया है कि यद्यपि ए टी एम ए के 8 सदस्य हैं, तथापि केवल 3 ने ही घरेलू उद्योग के रूप में भाग लिया है जिसका तात्पर्य यह है कि ए टी एम ए के अधिकांश सदस्य विचाराधीन उत्पाद का विनिर्माण नहीं कर रहे हैं और इस प्रकार वे हितबद्ध पार्टी नहीं हो सकते और याचिका दायर करने का कोई अधिकार क्षेत्र नहीं है। यह भी आरोप लगाया गया है कि विचाराधीन उत्पाद के क्षेत्र को सीएलवी टायर शामिल करते हुए पड़ा जाए।

9. देश में टायर व्यापारियों के हित का प्रतिनिधित्व करने का दावा करते हुए ऑल इंडिया टायर डीलर्स फेडरेशन ने यह अनुरोध किया है कि जे.के. टायर अंतिम उपभोक्ता की लागत पर परीक्षण त्रुटि पद्धति पर निर्भर रहा है। यह कहा गया है कि घरेलू ट्रक/बस रेडियल एक प्रौद्योगिकीय दोष रहे हैं और उन्हें देश के ट्रक/बस ऑपरेटरों की ओर से सिरों से खारिज किया जा रहा है। उन्होंने पिछले तीन से चार वर्षों में अंधाधुंध वृद्धि का आरोप लगाया है। यद्यपि, कच्ची सामग्री कीमतों में गिरावट आ रही है। उन्होंने यह आरोप लगाया है कि आयातित रेडियल तथा घरेलू रेडियल

के बीच तुलना प्रौद्योगिकी, उत्पादन में किफायतों, निष्पादन परिणामों और स्वतंत्र जांच के रूप में असंगत है। आगे यह आरोप लगाया गया है कि भारतीय रेडियलों की कोई अनिवार्य उत्पाद गुणवत्ता तथा सुरक्षा मार्किंग नहीं की जाती है जबकि चीन, थाईलैंड से अन्य देशों में आयातित रेडियल सुरक्षा एवं निष्पादन मानक की मार्किंग से युक्त होते हैं।

10. कुछेक हितबद्ध पार्टियों ने यह दावा किया है कि ओ ई एम तथा पुनर्स्थापन बाजार को आपूर्ति मात्रा अलग-अलग है और इस प्रकार यह तुलनीय नहीं है।

### घरेलू उद्योग के विचार

11. घरेलू उद्योग ने यह दलील दी है कि विचाराधीन उत्पाद के क्षेत्र को याचिका तथा जांच शुरुआत की सूचना में सुपरिभाषित किया गया है और इस संबंध में कोई भ्रम नहीं हो सकता। हालांकि यह सच है कि टायरों के अलग-अलग प्रकार होते हैं तथापि यह कीमत तुलना के प्रयोजनार्थ सर्वथा संगत है। जहां तक विचाराधीन उत्पाद के क्षेत्र का संबंध है, टायरों के ये सभी अलग-अलग प्रकार विचाराधीन उत्पाद के दायरे में भली भांति आते हैं। इस तर्क का कोई आधार नहीं है कि क्षेत्र को एल सी वी टायर शामिल करते हुए पढ़ा जाए। तथापि, इन पार्टियों के तर्कों को ध्यान में रखते हुए प्राधिकारी अन्य मापदंडों के साथ टायर के आकार को भी विनिर्दिष्ट कर सकते हैं ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि कोई फिजूल उत्पाद शुल्क के दायरे में न आ पाए।

12. आवेदक ने दावा किया है कि घरेलू उद्योग द्वारा उत्पादित संबद्ध उत्पाद और संबद्ध देशों से आयातित उत्पादों के बीच कोई खास अंतर नहीं है। वे भौतिक तथा रासायनिक विशेषताओं, विनिर्माण प्रक्रिया एवं प्रौद्योगिकी, कार्य एवं उपयोग, गुणवत्ता, उत्पाद विनिर्देशन, कीमत निर्धारण, वितरण एवं विपणन तथा वस्तु के टैरिफ वर्गीकरण के संबंध में तुलनीय हैं। आवेदक ने दावा किया है कि ये दोनों तकनीकी और वाणिज्यिक रूप से प्रतिस्थापनीय हैं। उपभोक्ता इन दोनों का अदल-बदल कर उपयोग कर रहे हैं। घरेलू उद्योग दो बाजार खंडों अर्थात् बाजारोपरांत घरेलू एवं घरेलू मूल उपकरण विनिर्माताओं की जरूरतों को पूरा करता है। आवेदकों ने अनुरोध किया है कि आयात बाजारोपरांत घरेलू उद्योग में आपूर्ति के लिए किए जा रहे हैं, जिनका टायर की बिक्री का लगभग 77% हिस्सा बनता है। इस प्रकार आयातित सामग्री और घरेलू उत्पाद के बीच सीधी प्रतिस्पर्धा है। भारतीय उत्पादक या तो प्रत्यक्ष रूप से या फिर अपने व्यापारियों के जरिए उपभोक्ताओं की सामान्य सामान श्रेणी हेतु इन व्यापारियों/पुनर्विक्रेताओं के साथ प्रतिस्पर्धा करते हैं। आवेदक कंपनियों द्वारा भारी मात्रा में बिक्री भी पुनर्विक्रेताओं (लगभग 77%) के जरिए की जाती है। सभी विनिर्माता चाहे वे घरेलू या आयातित उत्पाद का व्यापार कर रहे हों, उपभोक्ताओं की समान सामान्य श्रेणी को उत्पाद की आपूर्ति कर रहे हैं। ओ ई एम या बाजारोपरांत आपूर्ति टायरों की गुणवत्ता में कोई अंतर नहीं है। टायरों का

बीआईएस प्रमाणन स्वीकृत स्वरूप का है और इस प्रकार बीआईएस प्रमाणन से युक्त या रहित टायरों की आपूर्ति ओ ई एम तथा बाजारोपरांत दोनों खंडों को की जा रही है ।

### प्राधिकारी द्वारा जांच

13. जहां तक विचाराधीन उत्पाद के क्षेत्र का संबंध है, प्राधिकारी यह नोट करते हैं कि याचिका और जांच शुरुआत की सूचना में विचाराधीन उत्पाद को अत्यंत स्पष्ट तौर पर विनिर्दिष्ट किया गया है । विचाराधीन उत्पाद में रेडियल टायरों के अलग-अलग प्रकार यथा लग्स, सेमी रिब, रिब आदि शामिल हैं । तथापि, ये मात्र विचाराधीन उत्पाद के अलग प्रकार हैं । यह स्पष्ट किया जाता है कि एल सी वी के लिए टायर विचाराधीन उत्पाद के क्षेत्र से बाहर हैं तथापि, हितबद्ध पार्टियों के तर्कों को ध्यान में रखते हुए यह संगत और आवश्यक प्रतीत होता है कि विचाराधीन उत्पाद के क्षेत्र को परिभाषित करने के लिए टायरों के आकार को भी विनिर्दिष्ट किया जाए । इस संबंध में प्राधिकारी नोट करते हैं कि केवल विनिर्दिष्ट प्रकार के टायरों का उपयोग ही किसी खास अनुप्रयोग में किया जा सकता है । उदाहरणार्थ 6 इंच टायर के न्यूनतम रिम व्यास कोड का उपयोग एचसीवी में नहीं किया जा सकता और इसी तरह 20 इंच टायर के न्यूनतम रिम व्यास कोड का उपयोग एलसीवी में नहीं किया जा सकता ।

14. हितबद्ध पार्टियों द्वारा दिए गए तर्कों को ध्यान में रखते हुए प्राधिकारी यह उचित समझते हैं कि टायरों के आकार को भी विचाराधीन उत्पाद के विवरण में लाया जाए । तदनुसार विचाराधीन उत्पाद को "16 इंच से अधिक के न्यूनतम रिम व्यास कोड वाले और बसों तथा लोरियों एवं ट्रकों में उपयोग होने वाले ट्यूब तथा/अथवा रबड़ के फ्लैप रहित या सहित नए/अप्रयुक्त न्यूमेटिक रेडियल टायरों" के रूप में परिभाषित किया जाता है ।

15. जहां तक इस तर्क का संबंध है कि ओ ई एम तथा पुनर्स्थापन बाजार के लिए नियत उत्पाद अलग-अलग हैं, प्राधिकारी नोट करते हैं कि इस दावे के समर्थन में कोई साक्ष्य नहीं दिया गया है । इसके विपरीत घरेलू उद्योग के परिसरों में किए गए सत्यापन से यह पता चलता है कि ओ ई एम तथा बाजारोपरांत खंड के लिए नियत उत्पाद एक समान है । यह भी नोट किया जाता है कि इस आशय का कोई साक्ष्य उपलब्ध नहीं कराया गया है कि आयातित उत्पाद की अंततः खपत केवल पुनर्स्थापन बाजार में की जाती है न कि ओईएम में । इसके प्रतिकूल संबद्ध देशों के प्रतिवादी निर्यातकों के रिकॉर्डों के सत्यापन से भी यह पता चलता है कि ओईएम तथा बाजारोपरांत खंड के लिए नियम उत्पाद एक समान है ।

16. पाटनरोधी नियमावली के नियम 2(घ) में समान वस्तु को निम्नानुसार परिभाषित किया गया है :-



"समान वस्तु" का अर्थ एक ऐसी वस्तु है जो भारत में पाटन के लिए जांच के अधीन वस्तु के समान हो या प्रत्येक दृष्टि से उसके जैसी हो अथवा ऐसी वस्तु के अभाव में कोई अन्य ऐसी वस्तु जो यद्यपि प्रत्येक दृष्टि से समान न हो तब भी उसमें जांचाधीन वस्तु से अत्यधिक मिलती-जुलती विशेषताएं हो;

17. आवेदकों ने यह भी दावा किया है कि उनके द्वारा उत्पादित वस्तु चीन जन.गण. तथा थाईलैंड के मूल की या वहां से निर्यातित वस्तु के समान वस्तु है। आयातक एसोसिएशन ने अपने अनुरोधों में यह दावा किया है कि आयातित वस्तु घटिया क्वालिटी की है जबकि कुछ अन्य ने यह दावा किया है कि संबद्ध देशों से आयातित य रेडियल टायर बेहतर क्वालिटी के हैं तथापि, गुणवत्ता में अंतर से उत्पाद उपर्युक्त विवरण से भिन्न नहीं हो जाता है। आयातित उत्पाद का उपयोग भी उपभोक्ता की समान श्रेणी द्वारा किया जाता है। उत्पाद में एक समान मूलभूत भौतिक तथा रासायनिक विशेषताएं हैं और उस पर समान कार्य तथा उपयोग हैं। अतः प्राधिकारी यह मानते हैं कि गुणवत्ता में मात्र संभावित अंतर से आयातक द्वारा आयातित उत्पाद घरेलू उद्योग द्वारा उत्पादित संबद्ध उत्पाद से अलग नहीं हो जाता है। इसके अलावा, किसी भी निर्यातक/आयातक ने इस संबंध में प्राधिकारी को संगत सूचना उपलब्ध नहीं कराई है।

18. उपर्युक्त दावों की जांच करने के बाद प्राधिकारी यह मानते हैं कि चीन तथा थाईलैंड से आयातित और घरेलू उद्योग द्वारा उत्पादित संबद्ध वस्तु में कोई अंतर नहीं है। यद्यपि यह मान भी लिया जाए कि आयातित उत्पाद घटिया क्वालिटी का है, तो क्वालिटी में इस अंतर से नियम 2(घ) के अर्थ के भीतर आयातित एवं घरेलू उत्पाद अलग-अलग नहीं हो जाते हैं। जहां तक क्वालिटी के मुद्दे का संबंध है, प्राधिकारी नोट करते हैं कि कोई प्रमाण दिए बिना इस संबंध में मात्र कथन को इंकित मूल्य के रूप में नहीं लिया जा सकता। इसके अलावा जांच के दौरान कोई भी प्रतिवादी निर्यातक या कोई अन्य हितबद्ध पार्टी क्वालिटी में अंतर को सिद्ध करने में समर्थ नहीं रही है।

### घरेलू उद्योग

19. नियम 2(ख) में घरेलू उद्योग निम्नानुसार परिभाषित है :-  
"घरेलू उद्योग" का तात्पर्य ऐसे समग्र घरेलू उत्पादकों से है जो समान वस्तु के विनिर्माण और उससे जुड़े किसी कार्यकलाप में संलग्न हैं अथवा उन उत्पादकों से है जिनका उक्त वस्तु का सामूहिक उत्पादन उक्त वस्तु के कुल घरेलू उत्पादन का एक बड़ा हिस्सा बनता है, परंतु जब ऐसे उत्पादक आरोपित पाटित वस्तु के निर्यातकों या आयातकों से संबंधित होते हैं या वे स्वयं उसके आयातक होते हैं तो ऐसे मामले में ऐसे उत्पादकों को घरेलू उद्योग का भाग नहीं माना जाएगा।

20. यह आवेदन आटोमोटिव टायर मैन्यूफैक्चरर्स एसो. (एटीएमए) द्वारा घरेलू उद्योग की ओर से दायर किया गया था, जिसमें मै. जे.के.टायर एंड इंड लि., मै. अपोलो टायर्स लि. तथा मै. एमआरएफ लि. द्वारा प्रदत्त सूचना का उपयोग किया गया था ।

21. जिन एसोसिएशनों ने प्राधिकारी को उत्तर दिया है उन्होंने इस बात पर विवाद किया है कि ए टी एम ए के 8 सदस्य हैं जबकि उनमें से केवल 3 ने घरेलू उद्योग के रूप में याचिका दायर की है । तथापि, उन्होंने इस तथ्य का खंडन नहीं किया है कि यह आवेदन घरेलू उद्योग के एक प्रमुख भाग का प्रतिनिधित्व करते हुए घरेलू उद्योग की ओर से दायर किया गया है और न ही उन्होंने इस बात का खंडन किया है कि भागीदार कंपनियां घरेलू उद्योग हैं । वस्तुतः प्राधिकारी के समक्ष घरेलू उद्योग "समान वस्तु" के विनिर्माण में संलग्न समग्र घरेलू उत्पादकों का प्रतिनिधित्व करता है ।

22. विस्तृत जांच के बाद प्राधिकारी नोट करते हैं कि ]

- (क) तीनों विनिर्माताओं अर्थात् जे.के.टायर एंड इंड लि., अपोलो टायर्स लि. तथा एमआरएफ लि. का उत्पादन भारतीय उत्पादन का एक बड़ा भाग बनता है तथा
- (ख) जांच अवधि के दौरान, जे.के.टायर इंड लि. द्वारा किए गए आयात उसके कुल उत्पादन के 0.48% और समग्र घरेलू उद्योग के उत्पादन के मात्र 0.36% बनते हैं जो अत्यंत कम हैं ।
- (ग) आवेदन घरेलू उद्योग द्वारा या उसकी ओर से दायर किया गया था ।

23. सावधानीपूर्वक जांच करने के बाद प्राधिकारी यह मानते हैं कि जे.के.टायर एंड इंड लि., अपोलो टायर्स लि. तथा एम आर एफ लि. वर्तमान जांच के प्रयोजनार्थ नियम 2(घ) के साथ पठित नियम 2(ख) के अर्थ के भीतर घरेलू उद्योग हैं ।

**सार्वजनिक सुनवाई के बाद हितबद्ध पार्टियों द्वारा किए गए अनुरोध**  
**मिकेलिन सियाम कंपनी लि., थाईलैंड**

24. मिकेलिस सियाक कंपनी लि., थाईलैंड द्वारा किए गए अनुरोधों का सारांश निम्नानुसार है :-

- i. भारतीय मांग और भारतीय उद्योग की खराब क्षमता के बीच भारी अंतर को पाटने के लिए आयात एकमात्र समाधान है ।
- ii. मिकेलिन की नवीनतम प्रौद्योगिकी निवेश योजनाएं एफआईपीबी ने अनुमोदित की हैं ।

- iii. मैकेलिन द्वारा विश्व भर की संबद्ध कंपनियों को बिक्री सौदों के लिए दूरवर्ती कीमत निर्धारण करने हेतु ओईसीडी दिशा-निदेशों का पालन किया जाता है।
- iv. सीमाशुल्क प्राधिकारी ने मैकेलिन के भारत को आयातों को अनुमोदित किया है।
- v. मैकेलिन के टायर विश्व स्तरीय और बेहतर उत्पाद हैं और इसलिए उनकी कीमतें घरेलू उद्योग की कीमतों से अधिक हैं।
- vi. बाजार से प्रतिस्पर्धा समाप्त करने के बारे में घरेलू उद्योग की मंशा दुराशयपूर्ण है। ऐसे उपाय करने के लिए दक्षिण अफ्रीका एवं आस्ट्रेलियाई घरेलू उद्योग के विरुद्ध प्रतिस्पर्धारोधी कार्रवाईयां पहले से ही चल रही हैं।
- vii. मैकेलिन बाजार के उच्च स्तर पर प्रचालन करता है, जिससे घरेलू उद्योग को कभी भी खतरा उत्पन्न नहीं हो सकता।

### ऑल इंडिया मोटर ट्रांसपोर्ट कांग्रेस

25. ऑल इंडिया मोटर ट्रांसपोर्ट कांग्रेस ने निम्नानुसार उल्लेख किया है :-

- i. मांग में वृद्धि के बावजूद घरेलू उद्योग केवल 70% क्षमता उपयोग प्राप्त कर सकता ताकि अतिरिक्त या आय प्राप्त करने के लिए कमी की स्थिति उत्पन्न की जा सके।
- ii. घरेलू उद्योग भी चीन से टीबीआर का आयात करता है और अपने ब्रांडों में उसकी बिक्री करता है।
- iii. क्षमता का कम उपयोग करने के लिए घरेलू उद्योग को दंडित किया जाना चाहिए। जितना अधिक क्षमता उपयोग होगा, उत्पाद शुल्क उतना ही कम होना चाहिए।
- iv. उत्पाद शुल्क में कमी का लाभ उपभोक्ताओं को प्रदान नहीं किया गया है।
- v. आयात अति आवश्यक हैं, क्योंकि घरेलू उत्पादन मांग से काफी कम है।
- vi. चीन और थाईलैंड भी अंतर्राष्ट्रीय बाजार से प्राकृतिक रबर की खरीद करते हैं।
- vii. आयातों से सस्ती कीमतों पर बेहतर क्वालिटी सुकर बनती है।

- vii. पाटनरोधी शुल्क की मांग करने के बजाए घरेलू उद्योग को लागत में कमी की दिशा में काम करना चाहिए ।

**कूपर चेंगशांग चीन जन.गण.**

26. उनके अनुरोधों का सारांश निम्नानुसार है :-

- i. पहुंच मूल्य और निर्यात कीमतों की गणना 66 किग्रा. प्रति टायर की अत्यधिक औसत कीमत पर की गई है ।
- ii. खराब निर्यात बिक्री के कारण घरेलू उद्योग को हुए घाटे की भरपाई घरेलू बिक्री में वृद्धि द्वारा की गई है ।
- iii. अन्य देशों को निर्यात करने के लिए अपोलो की मिकेलिन के साथ एक जे वी थी । इसका तात्पर्य है कि
  - क. या तो अपोलो भी पूर्व में पाटन कर रहा था ।
  - ख. या फिर यह अंतर्राष्ट्रीय बाजार में अपने उत्पादों का निर्यात करने के लिए प्रतिस्पर्धी नहीं था ।
- iv. घरेलू उद्योग की उत्पादन क्षमता में वृद्धि हुई परंतु क्षमता उपयोग लगभग वही रहा ।
- v. बिक्री कीमत में आनुपातिक वृद्धि बिक्री लागत में हुई आनुपातिक वृद्धि से अधिक रही है ।
- vi. इस तथ्य का खुलासा याचिका में नहीं किया गया है कि जांच अवधि की शुरुआत में एमआरएफ के पांडिचेरी स्थित संयंत्र को बंद कर दिया गया था ।
- vii. कूपरचेंगशांग का स्वामित्व और प्रबंधन कूपर टायर ग्रुप द्वारा किया जाता है और इस प्रकार स्थापित नजीरों के अनुसार गुण-दोष की पूर्ति होती है (यह प्रदर्शित करने के लिए वैब पेज संलग्न किया गया है कि यह कूपन ग्रुप का एक भाग है)
- viii. संबद्ध पार्टी के सौदों का खंडन नहीं किया गया है ।
- ix. चीन के उत्पादकों द्वारा भी विश्व बाजार की कीमतों पर प्राकृतिक रबर, जो प्रमुख कच्ची सामग्री है, का आयात किया जाता है । इस प्रकार प्रमुख कच्ची सामग्री की लागत में बाजार मूल्य प्रदर्शित होते हैं ।
- x. दक्षिण अफ्रीका के प्रतिस्पर्धा आयोग द्वारा वर्ष 2007 से दक्षिण अफ्रीका के टायर उद्योग की एकाधिकारवादरोधी जांच की जा रही है क्योंकि वहां केवल 4 टायर विनिर्माता हैं जो एकाधिकारवादी व्यवहार प्रोषित करते हैं ।
- xi. दक्षिण अफ्रीका की कीमतें चीनी टायर की कीमतों से चार गुना अधिक हैं ।
- xii. दक्षिण अफ्रीका के टायर में न केवल उन्नत प्रौद्योगिकियां प्रयोग में लाई जाती हैं और उनकी लागत (श्रम, प्रबंधन आदि) अधिक होती है, अपितु ये उच्च

अंतिम उत्पाद भी होते हैं। दक्षिण अफ्रीका के उत्पादों और लागत की तुलना में चीन के उत्पाद और लागत कम है।

- xiii दक्षिण अफ्रीका प्राकृतिक रबर उत्पादक देशों (थाईलैंड, इंडोनेशिया तथा मलेशिया) से दूर है। इससे चीन के लिए प्राकृतिक रबर की तुलना में दक्षिण अफ्रीका में प्राकृतिक रबर महंगी हो जाती है।

### मिकेलिन शेनयांग टायर कंपनी लि., चीन

27. अपने अनुरोधों में मिकेलिन शेनयांग टायर कंपनी लि., चीन ने निम्नानुसार उल्लेख किया है :-

- i. भारतीय बाजार में मांग और आपूर्ति के बीच भारी अंतर है और इस अंतर का समाधान प्रदान करने के लिए मैकलिन ग्रुप ने भारत में भारी निवेश किया है।
- ii. मैकलिन इंडिया द्वारा अपनाई गई कीमत नीति दूरवर्ती कीमत पर प्रतिस्पर्धी है जो ओ.आई.सी.डी. दिशा-निर्देशों में निर्धारित तरीकों का पालन करता है।
- iii. मैकलिन चीन द्वारा याचिकाकर्ताओं से उच्च कीमत पर भारत में टायरों की बिक्री की जाती है।
- iv. सीमाशुल्क टैरिफ अधिनियम की धारा 9 क के अनुसार कार्रवाई संबद्ध वस्तु के मूल्य पर आधारित होनी चाहिए न कि उद्गत के देश पर
- v. प्रमुख शिकायतकर्ताओं की वेबसाइटों पर उपलब्ध वित्तीय आंकड़ों से प्रत्यक्ष क्षति का पता नहीं चलता है।
- vi.

### शेनडांग यिनबाओ टायर ग्रुप कंपनी तथा डबल क्वाइन होल्डिंग्स

28. उन्होंने निम्नलिखित टिप्पणियां की हैं :-

- i. पाटन का आरोप काल्पनिक है और तथ्यों द्वारा समर्थित नहीं है।
- ii. याचिका में प्रदत्त क्षति के आंकड़ों से वास्तविक क्षति का पता नहीं चलता है।
- iii. याचिका में प्रदत्त आंकड़ों में विसंगतियां हैं।
- iv. घरेलू उद्योग ने स्वयं वस्तु का आयात किया है।
- v. घरेलू उद्योग को मात्रा के रूप में कोई क्षति नहीं हुई है क्योंकि बिक्री में 3 गुना वृद्धि हुई है।
- vi. घरेलू उद्योग ने अपनी क्षमता में वृद्धि की है और क्षमता उपयोग वहीं रहा है जिससे वर्तमान क्षति हुई है।
- vii. निवल बिक्री प्राप्ति में क्षतिरहित कीमत से कहीं अधिक वृद्धि हुई है।
- viii. क्षति मांग की बदलती हुई पद्धति, रेडियलाइजेशन की धीमी गति, घरेलू मांग को पूरा करने में असमर्थता, पांडिचेरी स्थित एमआरएफ संयंत्र की तालाबंदी,

घटते हुए निर्यात निष्पादन तथा आर्थिक मंदी एवं कीमत उतार-चढ़ाव के कारण हुई है।

- ix. डबल क्वाइन को एमईटी का दर्जा प्रदान किया जाना चाहिए।
- x. चीन वैश्विक कीमत पर रबड़ का आयात करता है। किसी प्रतिनिधिक रबड़ की कीमत पर विचार करना अपेक्षित नहीं है।
- xi. भारतीय बाजार में बेची न गई प्लाई रेटिंग्स को विचाराधीन उत्पाद के दायरे से अलग रखा जाना चाहिए और पाटन मार्जिन की गणना प्रत्येक प्लाई/रेटिंग के लिए अलग-अलग कर उसका समस्त विचाराधीन उत्पाद के लिए औसत निकाला जाना चाहिए।

### शेंगडॉंग जिनयू टायर कंपनी लि. तथा जिंगयूआन टायर कंपनी लि.

29. अपने अनुरोधों में शेंगडॉंग जिनयू टायर कंपनी लि. तथा जिंगयूआन टायर कंपनी लि. ने निम्नानुसार उल्लेख किया है

- i. घरेलू उद्योग ने भ्रामक और अपूर्ण सूचना प्रदान की है।
- ii. कच्ची सामग्री अर्थात् रबड़ की निविष्टि कीमत से वैश्विक कीमतें प्रदर्शित होती हैं।
- iii. जब उत्पाद प्रतिबंधित सूची में है तो अब वर्तमान जांच का कोई क्षेत्राधिकार नहीं बनता है।
- iv. शुल्क लगाए जाने से क्रेता बायस टायर के ओर रुख करेंगे, जिससे अक्षमता उत्पन्न होगी।
- v. एटीएमए, जिसके कुल 8 सदस्य हैं, ने याचिका प्रस्तुत की है, जिनमें से संबद्ध वस्तु का निर्माण केवल 3 सदस्यों द्वारा किया जाता है और इस याचिका का उसके समस्त सदस्यों ने समर्थन नहीं किया है।
- vi. थाईलैंड और दक्षिण अफ्रीका को प्रतिनिधि देश नहीं माना जा सकता।
- vii. पूंजी पर 22% आय पर विचार करना अनुचित है और यह डब्ल्यू टी ओ के समक्ष भारत सरकार द्वारा किए गए प्रस्ताव के प्रतिकूल है।
- viii. क्षति मापदंडों से सकारात्मक वृद्धि का पता चलता है, अतः कोई क्षति नहीं हुई है।

**हैंगझाऊ झोंगसे रबड़ कंपनी लि.**

30. हैंगझाऊ झोंगसे रबड़ कंपनी लि. तथा टाटा मोटर की ओर से अनुरोध करते हुए लक्ष्मीकुमारन एंड श्रीधरन ने निम्नानुसार उल्लेख किया है :-

- i. एमईटी का दावा सरकार से कोई सब्सिडी नहीं मिलती है, सरकारी नियंत्रण में कुछ शेयरों के बावजूद सरकार का कोई खास हस्तक्षेप नहीं है ।
- ii. घरेलू उद्योग ने 18 माह की जांच अवधि की मांग की थी जबकि निर्दिष्ट प्राधिकारी ने 12 माह की ही जांच अवधि मानी है ।
- iii. आयातित वस्तु प्रतिबंधित वस्तुओं की श्रेणी में आती है ।
- iv. घरेलू क्षमता मांग से कम है जिससे आयात आवश्यक बन गए हैं ।
- v. यद्यपि, वर्ष 2004-2007 की अवधि में कोई पाटन नहीं हुआ था, तथापि क्षमता उपयोग में गिरावट एक नियमित परिदृश्य था ।
- vi. बिक्री मात्रा मूल्य में वृद्धि हुई है ।
- vii. निर्यात बिक्री मात्रा में लगातार गिरावट आ रही है और इसमें जांच अवधि के दौरान 16% की गिरावट आई है ।
- viii. आयातों का घरेलू उद्योग पर कोई प्रतिकूल कीमत प्रभाव नहीं पड़ा है । अतः कीमत कटौती या कीमत ह्रास का कारण आयातों को नहीं माना जा सकता ।
- ix. यदि शुल्क लगाया जाता है तो नए वाणिज्यिक वाहनों में लगाए जाने के लिए ओईएम द्वारा आयातित रेडियल टायर को छूट दी जानी चाहिए । कृपया मैटालर्जिकल कोक के मामले में शुल्क के चुनिंदा अधिरोपण का संदर्भ ग्रहण करें ।

**एओलस टायर कंपनी लि.**

31. एओलस टायर कंपनी लि. ने निम्नानुसार अनुरोध किए हैं :-

- i. चीन में निर्मित टायरों की बेहतर प्रौद्योगिकी और क्वालिटी के कारण भारतीय बाजार में भारतीय टायरों की अपेक्षा चीनी टायरों की मांग अधिक है ।
- ii. बिक्री में वृद्धि हुई है और इस प्रकार लाभ/हानि सूचीबद्ध मूल्य में वृद्धि हुई है । चीन से आयातों और क्षति के बीच कोई कारणात्मक संबंध नहीं है ।
- iii. निर्यातों में गिरावट क्षति का मुख्य कारण है ।
- iv. कच्ची सामग्री की कीमत में गिरावट के बावजूद घरेलू टायरों की कीमत उच्च बनी रही ।
- v. घरेलू उद्योग ने रेडियल टायर और अन्य प्रकार के टायरों के बारे में मिले-जुले तथ्य प्रस्तुत किए हैं जिससे भ्रामक आंकड़े प्रस्तुत हुए हैं ।
- vi. ओ ई एम तथा कलपुर्जों की कीमतों को एक साथ नहीं मिलाया जा सकता ।
- vii. चीन के खिलाफ लंबित या संपन्न जांच का हवाला देना असंगत है क्योंकि यह जांच टायरों के दूसरे प्रकारों के संबंध में है ।
- viii. इससे कोई फर्क नहीं पड़ता है कि एओलस की अपनी कोई भूमि नहीं है अपितु वह पट्टे पर है क्योंकि चीन में भूमि राज्य की संपत्ति है ।

- ix. उन्होंने सुनवाई करने और वर्तमान जांच के परवर्ती स्तरों पर सर्थकारी दस्तावेज प्रस्तुत करने का उचित समय मांगा है ।
- x. यदि निर्दिष्ट प्राधिकारी का यह मत है कि एम ई टी प्रदान नहीं की जानी चाहिए तो यह अनुरोध है कि दक्षिण अफ्रीका उचित प्रतिनिधि बाजार अर्थव्यवस्था वाला देश नहीं हो सकता ।

### प्राधिकारी द्वारा जांच

### विचाराधीन उत्पाद

32. प्राधिकारी नोट करते हैं कि अलग-अलग उत्पादकों द्वारा उत्पादित टायरों के अंतिम अनुप्रयोग, आकार और प्रकार अलग-अलग हैं । यद्यपि, वे प्रति टायर संबद्ध कीमत के रूप में काफी अलग हो सकते हैं लेकिन सभी में मूलभूत उत्पादन प्रक्रिया, कच्ची सामग्री तथा कार्य एवं उपयोग एक जैसे होते हैं । इसके अलावा, यद्यपि, टायरों की कीमत कई कारणों से अलग-अलग हो सकती है, तथापि उत्पादन लागत सामान्यतः भार के अनुरूप रहती है । इसके अलावा, यह पाया गया है कि टायर का भार लागत एवं कीमत दोनों के संबंध में एक प्रमुख कारक होता है ।

### क्वालिटी

33. कुछ हितबद्ध पार्टियों ने गुणवत्ता के संबंध में तर्क दिए हैं । घरेलू उद्योग ने ऐसी टिप्पणियों का विरोध किया है । इसके अलावा घरेलू उद्योग ने यह प्रदर्शित करते हुए एक विस्तृत रिपोर्ट उपलब्ध कराई है कि भारतीय टायरों के प्रतिकूल निष्पादन के कारणों को टायरों के रखरखाव में ढूँढा जा सकता है । घरेलू उद्योग ने सेस्टेट के उस बाध्यकारी निर्णय का भी हवाला दिया कि क्वालिटी खासकर उस स्थिति में समान उत्पाद के निर्धारण हेतु विचारणीय तथ्य नहीं है जब घटिया क्वालिटी के दावे की गहराई का पता न चलता हो । प्राधिकारी नोट करते हैं कि जब हितबद्ध पार्टियों ने भारतीय टायरों की क्वालिटी पर विवाद किया है तो उन्हीं पार्टियों ने घरेलू उद्योग से बार-बार टायरों की खरीद की है । यह भी नोट किया गया है कि घरेलू उद्योग द्वारा विश्व के अनेक देशों को उत्पाद का निर्यात किया जा रहा था और प्रदत्त साक्ष्य से यह पता चलता है कि विकसित देशों में भी उनके टायरों की स्वीकार्यता है ।

### मांग-आपूर्ति में अंतर अथवा वस्तु की आपूर्ति करने में अक्षमता

34. कई हितबद्ध पार्टियों ने यह तर्क दिया है कि पाटनरोधी शुल्क की सिफारिश नहीं की जानी चाहिए क्योंकि भारतीय उद्योग मांग की पूर्ति नहीं कर सकता । घरेलू उद्योग ने यह तर्क दिया है कि आरंभ में उसकी स्थापित क्षमताओं का



अत्यधिक कम उपयोग किया गया है और अब भी संयंत्रों का उपयोग इष्टतम सीमा से कम हो रहा है और इसीलिए भारतीय उत्पादक इसकी योजना तो बना रहे हैं परंतु बाद में विस्तार योजनाओं को रोक दे रहे हैं। याचिकाकर्ता ने आगे यह अनुरोध किया है कि इस समय भारतीय उत्पादकों की योजनाएं क्षमता में आगे और विस्तार करने की हैं, जिनकी व्यवहार्यता निष्पक्ष बाजारी स्थितियों पर निर्भर करती है। प्राधिकारी नोट करते हैं कि पाटनरोधी शुल्क लगाने का प्रयोजन आयातों को सीमित करना नहीं है। इसका उद्देश्य पाटन के अनुचित व्यवहार को समाप्त करना है और समस्त पक्षकारों के लिए उचित बाजारी स्थितियां उपलब्ध कराना है। पाटनरोधी शुल्क लगाए जाने से संबद्ध देशों या तीसरे देशों से आयातों में कोई प्रतिबंध प्रभावी नहीं होगा। इसके अलावा, भारतीय उत्पादकों को संबद्ध देशों तथा अन्य देशों से भी आयात की स्थितियों का सामना करने का अवसर मिलता रहेगा। यह एक सुस्थापित स्थिति है कि देश में उत्पाद की मांग को पूरा करने में भारतीय उत्पादकों की अक्षमता को उनके खिलाफ नहीं माना जा सकता और घरेलू उद्योग को मांग को पूरा करने में अक्षमता के आधार पर पाटनरोधी शुल्क से इंकार नहीं किया जा सकता।

35. टाटा मोटर्स ने कड़ा तर्क देते हुए अपने दावे के समर्थन में इस आशय के दस्तावेज उपलब्ध कराए हैं कि घरेलू उद्योग समय पर वस्तु की आपूर्ति करने में समर्थ नहीं रहा है। घरेलू उद्योग ने यह तर्क देते हुए इसका खंडन किया है कि आपूर्तियों में आरोपित किसी विलंब के लिए टाटा मोटर्स की खरीद प्रणाली को दोष दिया जाना चाहिए। प्राधिकारी नोट करते हैं कि वर्तमान कार्यवाही के लिए यह मुद्दा प्रासंगिक नहीं है। प्राधिकारी के लिए पाटन के कारणों की जांच या निर्धारण करना अपेक्षित नहीं है। प्राधिकारी के लिए यह अपेक्षित है कि वह पाटन की वास्तविकता की ही जांच करे। इस संबंध में उठाए गए मुद्दे और प्रति मुद्दे खरीद या आपूर्ति-श्रृंखलाबद्ध प्रबंधन से संबंधित हैं, जिनका सर्वोत्तम ढंग से निर्णय/समाधान संबद्ध पार्टियों ने कर दिया है। तथापि, यह नोट किया जाता है कि टाटा मोटर्स द्वारा उठाया गया मुद्दा कारणात्मक संबंध के विश्लेषण के लिए प्रासंगिक हो सकता है। इस संदर्भ में यह नोट किया जाता है कि टाटा मोटर्स विचाराधीन उत्पाद का प्रमुख आयातक नहीं है। यदि टाटा मोटर्स द्वारा किए गए आयातों को क्षति विश्लेषण से अलग रखा जाता है (इस बात पर विचार करते हुए कि ये आयात उत्पाद की समय पर आपूर्ति न करने में घरेलू उद्योग की अक्षमता के कारण अनिवार्य बन गए थे) तो अभी भी यह देखा जाता है कि आयात की मात्रा में पर्याप्त वृद्धि हुई है। इसके अलावा, घरेलू उद्योग ने वस्तुतः यह आरोप लगाया है कि अधिकांश आयात बाजारोपरांत खंड में हुए हैं। इस तथ्य के मद्देनजर कि बाजारोपरांत खंड में किए गए आयात बाजार में घरेलू उद्योग के उत्पाद से प्रतिस्पर्धा करते हैं। आपूर्ति-प्रबंधन श्रृंखला के मुद्दे उक्त खंड में संगत नहीं हो

सकते हैं। उक्त खंड में दोनों उत्पाद उपलब्ध स्टाफ के आधार पर प्रतिस्पर्धा करते हैं।

### बाजार अर्थव्यवस्था का आधार

36. इस संबंध में अलग-अलग प्रतिवादी कंपनियों द्वारा उठाए गए मुद्दों का समाधान मौके पर सत्यापन के आधार पर किया गया है और सभी संबंधितों को सत्यापन रिपोर्टें जारी की गई हैं। इन ब्यौरों का उल्लेख ऐसे प्रत्येक निर्यातक, जिनके रिकॉर्डों का सत्यापन किया गया था, को सत्यापन रिपोर्ट जारी कर प्रत्येक चरण पर इस आशय के पृथक पत्राचार के अलावा, अलग से समुचित खंड में प्रकटन विवरण में किया गया है।

### विविध मुद्दे

37. हितबद्ध पार्टियों द्वारा उठाए गए कुछ अन्य मुद्दों की जांच की गई है जिनके ब्यौरे निम्नानुसार हैं।
- क. जहां तक मिकेलिन की भारत में निवेश योजनाओं का संबंध है, प्राधिकारी नोट करते हैं कि वर्तमान मामले में यह किसी भी रूप में संगत नहीं है।
- ख. यह तथ्य कि वह दूरवर्ती कीमत के निर्धारण हेतु ओ ई सी डी दिशा निर्देशों का पालन करती है अथवा यह कि उनकी कीमत भारतीय ग्राहकों ने स्वीकार कर ली हैं, से यह सिद्ध होता है कि उनकी निर्यात कीमत को आयातक पर निर्यातक द्वारा प्रभारित कीमत के आधार पर स्वीकार किया जाना चाहिए। प्राधिकारी ने दावानुसार कीमत स्वीकार की है।
- ग. जहां तक इन आरोपों का संबंध है कि घरेलू उद्योग की मंशा प्रतिस्पर्धा समाप्त करने की है, यह नोट किया जाता है कि पाटरनरोधी शुल्क लगाए जाने से अनुचित प्रतिस्पर्धा समाप्त होती है और उचित प्रतिस्पर्धा बहाल होत है। इससे उचित प्रतिस्पर्धा समाप्त नहीं होती है।
- घ. उच्च स्तरीय बाजार खंड के बारे में मिकेलिन का तर्क नितांत अपुष्टिकृत है। रिकॉर्ड में उपलब्ध सत्यापित सूचना से यह पता नहीं चलता है कि उत्पाद में कीमत या क्वालिटी के बारे में अंतर है।
- ड. चूंकि उत्पाद को एग्जिम नीति में अस्थायी तौर पर "प्रतिबंधित सूची" में अंतरित कर दिया गया है, इसलिए कुछ हितबद्ध पार्टियां यह तर्क देती हैं कि इससे घरेलू उद्योग को हुई क्षति का निवारण हो गया है। प्राधिकारी का यह मत है कि जांच की शुरुआत के बाद प्रतिबंधित सूची में किसी उत्पाद को अंतरित करना वर्तमान कार्रवाई के लिए प्रासंगिक नहीं है। वर्तमान जांच के लिए प्रासंगिक तथ्य यह है कि क्या वेस्तु का निर्यात सामान्य मूल्य से अधिक कीमत पर किया गया था और क्या ऐसे पाटन से घरेलू उद्योग को क्षति हुई थी।

- च. कुछ हितबद्ध पार्टियों ने याचिका में विचारित अवधि से भिन्न जांच अवधि को मानने पर विवाद किया है। प्राधिकारी यह मानते हैं कि नियमों में ऐसा कोई निर्धारण नहीं है कि नियम 6 के अंतर्गत विस्तृत जांच हेतु प्राधिकारी द्वारा विचारित अवधि वहीं होनी चाहिए जैसे कि याचिका में मानी गई है ताकि नियम 5 में निर्धारित अपेक्षाओं के अनुसार मामले की पुष्टि की जा सके।

### आधार

38. इस बात को न्यायोचित ठहराने वाला कोई साक्ष्य नहीं है कि याचिकाकर्ता कंपनियों ने विचाराधीन उत्पाद का आयात किया है और वह भी इतनी मात्रा में कि वे वर्तमान याचिका दायर करने के अयोग्य हो गई हैं। निर्दिष्ट प्राधिकारी के पास प्रत्येक मामले में किसी कंपनी की पात्रता के संबंध में इस बात पर विचार करने का विवेकाधिकार होता है कि उस कंपनी ने विचाराधीन उत्पाद का आयात अल्प/पर्याप्त मात्रा में किया है और कंपनी का मुख्य ध्यान आयातों पर है।
39. चूंकि ए टी एम ए के कुछ सदस्यों ने विचाराधीन उत्पाद का उत्पादन नहीं किया है और उन्होंने वर्तमान कार्यवाही में भाग नहीं लिया है, इसलिए यह आरोप लगाया गया है कि याचिका में आधार का अभाव है। प्राधिकारी नोट करते हैं कि वर्तमान याचिका का समर्थन विचाराधीन उत्पाद के समस्त उत्पादकों ने किया है। यदि कोई कंपनी विचाराधीन उत्पाद का उत्पादन नहीं कर रही है तो उसका समर्थन या विरोध प्रासंगिक नहीं है। इसके अलावा, यदि एसोसिएशन के सदस्य अन्य उत्पादों का उत्पादन कर रहे हैं तो उससे एसोसिएशन विचाराधीन उत्पाद हेतु याचिका दायर करने से वंचित नहीं हो जाती है।

### पाटन

40. पाटन के संबंध में उठाए गए मुद्दों की निम्नानुसार जांच की गई है :-
- क. जहां तक पाटन मार्जिन और क्षति के निर्धारण के प्रयोजनार्थ आयातों की मात्रा, मूल्य और कीमत के संबंध में याचिका में विचारित टायर के भार का संबंध है, प्राधिकारी नोट करते हैं कि जहां याचिकाकर्ता ने उनके द्वारा उत्पादित टायरों के भारित औसत भार को आयातों के भार के निर्धारण हेतु बेंचमार्क (आयात सामान्यतः नगों में सूचित किए जाते हैं) के रूप में स्वीकार किया है, प्राधिकारी ने प्रस्तावित निर्धारण के प्रयोजनार्थ सत्यापित रिकॉर्डों के अनुसार प्रतिवादी निर्यातकों के बी/एल में प्रदत्त वास्तविक भार को स्वीकार किया है।]

ख. अनेक हितबद्ध पार्टियों ने उचित प्रतिनिधि देश के रूप में दक्षिण अफ्रीका पर विचार करने के बारे में घरेलू उद्योग के दावे का खंडन किया है । कुछ हितबद्ध पार्टियों ने उचित बाजार अर्थव्यवस्था वाले देश के रूप में थाईलैंड पर विचार करने का भी खंडन किया है । यद्यपि घरेलू उद्योग ने इस संबंध में अन्य हितबद्ध पार्टियों के दावे का खंडन किया है, तथापि विभिन्न हितबद्ध पार्टियों द्वारा प्रदत्त सूचना और रिकॉर्ड में उपलब्ध सूचना को ध्यान में रखते हुए उपलब्ध तथ्यों के आधार पर सामान्य मूल्य का निर्धारण करना उचित समझा गया है ।

### क्षति

41. क्षति के संबंध में उठाए गए मुद्दों की निम्नानुसार जांच की गई ।

क. यह तर्क गलत है कि मिकेलिन की कीमतें घरेलू उद्योग की कीमतों से अधिक पाई गई हैं । मिकेलिन के आयातों के पहुंच कीमत घरेलू उद्योग की कीमतों से कम हैं । ]

ख. ऑल इंडिया मोटर ट्रांसपोर्ट कांग्रेस के आरोप प्रमाण-रहित हैं और ये व्यक्तिगत राय के स्वरूप में अधिक प्रतीत होते हैं । प्राधिकारी नोट करते हैं कि सकारात्मक साक्ष्य से समर्थित सूचना पर ही वर्तमान प्रयोजनार्थ विचार किया जा सकता है । जांच से यहा पता नहीं चलता है कि घरेलू उद्योग ने उत्पादन को जानबूझकर रोका है ।

ग. जहां तक उत्पाद शुल्क में कमी और उद्योग पर उसके प्रभाव का संबंध है, प्राधिकारी ने घरेलू उद्योग की वास्तविक लाभप्रदता पर विचार किया है ।

घ. यह तर्क दिया गया है कि चीन और थाईलैंड भी वैश्विक बाजारों से प्राकृतिक रबड़ की खरीद कर रहे हैं । इस संबंध में यह नोट किया जाता है कि चीन प्राकृतिक रबड़ का जरूरत के अनुसार आयातक है । चीन में रबड़ के आयात की कीमत प्राकृतिक रबड़ की कीमत से तुलनीय है और इस पहलू पर विचार किया गया है ।

ड. ऑल इंडिया मोटर ट्रांसपोर्ट कांग्रेस ने यह तर्क दिया है कि आयात की गुणवत्ता बेहतर है और कीमत कम है । तथापि, प्राधिकारी ने यह पाया है कि बेहतर गुणवत्ता के उत्पाद की कीमत अधिक रही होगी । तथापि, घरेलू उद्योग की शिकायत यह है कि आयातों की कीमत घरेलू उद्योग की बिक्री कीमत और उत्पादन की उचित लागत से काफी कम है ।

च. कुछ हितबद्ध पार्टियों ने यह दावा किया है कि घरेलू उद्योग को घाटा निर्यातों के कारण हुआ है । प्राधिकारी ने यह पाया है कि घरेलू उद्योग ने यह दावा किया है कि

निर्यात घरेलू बाजार में उत्पाद को बेचने में असमर्थता के कारण किए गए हैं। इसके अलावा, प्राधिकारी ने केवल घरेलू प्रचालनों में हुए लाभ/घाटे पर विचार किया है।

छ. जहां तक मिकेलिन के साथ अपोलो जे वी से जुड़े तर्क का संबंध है, प्राधिकारी ने यह पाया है कि वर्तमान प्रयोजनार्थ वह संगत नहीं है।

ज. कुछ हितबद्ध पार्टियों ने प्रतिकूल कीमत प्रभाव के बारे में घरेलू उद्योग के दावे का खंडन किया है। प्राधिकारी नोट करते हैं कि घरेलू उद्योग को वस्तुतः अलग-अलग कारणों से समूची क्षति अवधि के दौरान क्षति हुई है। यद्यपि, पूर्ववर्ती वर्षों में क्षति देश में उत्पाद की मांग में कमी के कारण हुई थी, तथापि हाल की अवधि में यह क्षति मुख्यतः पाटित आयातों की मौजूदगी के कारण मानी गई है।

झ. जहां तक इस तर्क का संबंध है कि निवल बिक्री कीमत में क्षतिरहित कीमत से काफी अधिक वृद्धि हुई है, प्राधिकारी नोट करते हैं कि इसका तात्पर्य कम कीमत पर बिक्री से ही है और इससे क्षति की पुष्टि नहीं होती है।

ञ. अनेक हितबद्ध पार्टियों ने घरेलू उद्योग को क्षति की मौजूदगी के बारे में घरेलू उद्योग के दावे का खंडन किया है। घरेलू उद्योग से संबंधित कुछ मापदंडों में सुधार का हवाला दिया गया है। प्राधिकारी नियमों में सूचीबद्ध कुछ मापदंडों को नोट करते हैं और यह नोट करते हैं कि नियमों में यह उपबंध नहीं है कि समस्त सूचीबद्ध क्षति मापदंडों के संबंध में घरेलू उद्योग के निष्पादन में गिरावट आनी चाहिए। प्राधिकारी के लिए समस्त सूचीबद्ध मापदंडों और प्राधिकारी के समक्ष लाए गए ऐसे अन्य मापदंड का मूल्यांकन करना अपेक्षित है और तत्पश्चात् यह निर्धारण करना अपेक्षित है कि क्या घरेलू उद्योग के निष्पादन में गिरावट आई है।

### क्षति के अन्य कारक

42. हितबद्ध पार्टियों ने ऐसे कुछ अन्य कारकों को अभिज्ञात किया है जिनकी वजह से उनके अनुसार घरेलू उद्योग को क्षति हुई है। प्राधिकारी ने इस संबंध में हितबद्ध पार्टियों के दावों की निम्नानुसार जांच की है:

क. यह नोट किया जाता है कि केवल इस तथ्य कि कुछ अन्य कारकों से भी घरेलू उद्योग को क्षति हुई है, का तात्पर्य यह नहीं है कि घरेलू उद्योग को पाटित आयातों के कारण क्षति नहीं हुई है। नियमों में यह उपबंध है कि जब तक पाटन क्षति का एक प्रमुख कारण रहता है, तब तक क्षति पहुंचाने वाले पाटन के संबंध में सकारात्मक निष्कर्ष निकाला जाना चाहिए। आगे यह नोट किया जाता है कि ऐसी स्थिति में जहां कोई हितबद्ध पार्टी क्षति के कारण के

रूप में कुछ अन्य कारक को अभिज्ञात करती है, वहां हितबद्ध पार्टी को उसके प्रभाव की मात्रा का भी आकलन करना चाहिए। यद्यपि, हितबद्ध पार्टियों ने क्षति के अन्य कारकों को अभिज्ञात किया है, तथापि इनमें से किसी हितबद्ध पार्टी ने उसके प्रभाव की मात्रा का पता लगाने का प्रयास नहीं किया है। साथ ही साथ घरेलू उद्योग ने इस दावे का जोरदार खंडन किया है कि अन्य कारक क्षति के प्रमुख कारक हैं।

- ख. खपत की पद्धति - कुछ हितबद्ध पार्टियों ने यह तर्क दिया है कि खपत की पद्धति में परिवर्तन हुआ है। तथापि, यह नोट किया जाता है कि खपत की पद्धति में परिवर्तन विचाराधीन उत्पाद के पक्ष में अधिक हुआ है। खपत की पद्धति में परिवर्तनों से उस स्थिति में घरेलू उद्योग को क्षति नहीं हो सकती है जब विचाराधीन उत्पाद की मांग में पर्याप्त वृद्धि हुई हो।
- ग. रेडियलाइजेशन की धीमी गति - प्राधिकारी नोट करते हैं कि रेडियलाइजेशन का प्रभाव मांग पर पड़ा है। जैसा कि जांच से पता चला है, विचाराधीन उत्पाद की मांग में वृद्धि हुई है। इसके अलावा, घरेलू उद्योग का क्षमता उपयोग ईष्टतम से कम रहा है। इस प्रकार रेडियलाइजेशन की धीमी गति से घरेलू उद्योग को क्षति नहीं हो सकती है।
- घ. घरेलू मांग की पूर्ति करने में अक्षमता - प्राधिकारी नोट करते हैं कि मांग को पूरा करने में घरेलू उद्योग की अक्षमता से ईष्टतम से कम क्षमता उपयोग और वित्तीय घाटा नहीं हो सकता। इसके प्रतिकूल इस कारक से घरेलू उद्योग की क्षमता का उच्चतम उपयोग हो सकता है और वह लाभ की स्थिति में आ सकता है।
- ङ. निर्यात निष्पादन - यद्यपि, प्राधिकारी के पास उपलब्ध रिकॉर्डों के आधार पर इस बात की पुष्टि की गई है कि घरेलू उद्योग की निर्यात मात्रा में गिरावट आई है। तथापि, जांच से यह पता चला है कि घरेलू उद्योग को निर्यातों में भी वित्तीय घाटा हो रहा था। इसके अलावा, घरेलू उद्योग ने यह दावा किया है कि देश में मांग की कमी के कारण पूर्व में निर्यात उच्चतर मात्रा में किए जा रहे थे। उन्होंने आगे यह दावा किया है कि चूंकि देश में उत्पाद की मांग थी, इसलिए घरेलू उद्योग ने निर्यातों में कमी की थी। यह भी नोट किया जाता है कि प्राधिकारी ने बिक्री, लाभ, निवेश पर आय आदि जैसे मापदंडों के संबंध में घरेलू एवं निर्यात के एक साथ निष्पादन पर विचार नहीं किया है।
- च. आर्थिक मंदी - प्राधिकारी ने यह पाया है कि आर्थिक मंदी का प्रभाव मांग में कमी के रूप में होगा। तथापि, वर्तमान मामले में उत्पाद की मांग में पर्याप्त वृद्धि प्रदर्शित हुई है। अतः घरेलू उद्योग को क्षति आर्थिक मंदी के कारण हुई प्रतीत नहीं होती है।

## क्षतिरहित कीमत

43. कुछ हितबद्ध पार्टियों ने यह अनुरोध किया है कि लगाई गई पूंजी पर 20% की आय पर विचार करना विशेष रूप से डब्ल्यू टी ओ सदस्यों द्वारा चल रही वार्ता के एक भाग के रूप में डब्ल्यू टी ओ के समक्ष भारत सरकार द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव के मद्देनजर सही नहीं है। प्राधिकारी यह मानते हैं कि लगाई गई पूंजी पर 22% की आय पर विचार करना अनुचित नहीं है।

## सामान्य मूल्य, निर्यात कीमत तथा पाटन मार्जिन

### सामान्य मूल्य

### घरेलू उद्योग द्वारा किए गए दावे

44. आवेदकों ने यह दावा किया है कि चीन गैर-बाजार अर्थव्यवस्था वाला एक देश है। विस्तृत मूल्यांकन प्रक्रिया, जांच एवं मूल्यांकन करने के बाद किसी भी देश ने चीन को बाजार अर्थव्यवस्था वाले देश का दर्जा प्रदान नहीं किया है। आगे उन्होंने यह दावा किया है कि यद्यपि चीन सदस्यता ग्रहण संधि में इस बात पर सहमत होता है कि डब्ल्यू टी ओ सदस्य 11 दिसंबर, 2016 तक एन एम ई पाटनरोधी पद्धति का उपयोग कर सकते हैं। पिछले तीन वर्षों में यूरोपीय आयोग तथा अमरीका द्वारा चीन को गैर-बाजार अर्थव्यवस्था वाला देश माना गया है। यूरोपीय संघ और अमरीका विश्व व्यापार संगठन के सदस्य हैं। भारत में भी निर्दिष्ट प्राधिकारी ने चीन को गैर-बाजार अर्थव्यवस्था वाला देश माना है। निर्दिष्ट प्राधिकारी ने 31 मई, 2002 के संशोधन के बाद चीन के खिलाफ शुरु की गई सभी जांचों में खास तौर पर चीन को गैर-बाजार अर्थव्यवस्था वाला देश माना है। 4 जनवरी, 2003 के संशोधन के बाद भी निर्दिष्ट प्राधिकारी ने चीन को गैर-बाजार अर्थव्यवस्था वाला देश माना है।

45. आवेदकों ने यह दावा किया है कि थाईलैंड के उत्पादक संबद्ध वस्तु का भारत में पाटन कर रहे हैं। थाईलैंड के घरेलू बाजार में संबद्ध उत्पाद की प्रचलित कीमतों के बारे में सूचना प्राप्त करने के प्रयास किए गए थे। बैंकॉक स्थित भारत के दूतावास ने थाईलैंड में टायरों के प्रचलित बाजार कीमत के बारे में कुछ सूचना प्रदान की थी, जिसका उपयोग आवेदक ने सामान्य मूल्य की गणना हेतु किया है।

46. प्रतिवादी निर्यातकों/एसोसिएशनों ने सामान्य मूल्य के प्रयोजनार्थ दक्षिण अफ्रीका को एक उचित प्रतिनिधि देश का व्यवहार प्रदान किए जाने का खंडन करते हुए अपने तर्क दिए हैं। उन्होंने चीन को गैर-बाजार अर्थव्यवस्था का व्यवहार प्रदान करने के आवेदकों के अनुरोध के विरुद्ध कोई वास्तविक साक्ष्य उपलब्ध नहीं कराया है। यह दावा किया गया है कि दक्षिण अफ्रीका को उचित प्रतिनिधि देश नहीं माना जा सकता जिसका कारण यह है कि दक्षिण अफ्रीका के बाजार में पर्याप्त प्रतिस्पर्धा का अभाव है और दक्षिण अफ्रीका का उत्पादक भारतीय उत्पादकों में से एक उत्पादक से संबंधित है।

**प्राधिकारी द्वारा जांच****चीन जन.गण.****बाजार अर्थव्यवस्था के दावों की जांच**

47. प्राधिकारी नोट करते हैं कि पिछले 3 वर्षों में डब्ल्यू टी ओ के अन्य सदस्यों द्वारा की गई पाटनरोधी जांचों में चीन जन.गण को गैर-बाजार अर्थव्यवस्था वाला देश माना है अतः पाटनरोधी नियमावली के अनुबंध-1 के 8 (2) के अनुसार चीन जन.गण. को गैर-बाजार अर्थव्यवस्था वाला देश माना गया है बशर्ते उपर्युक्त नियमों के अनुसार निर्यातक देश या अलग-अलग निर्यातकों द्वारा उपर्युक्त अनुमान का खंडन किया गया हो ।

48. यथा संशोधित पाटनरोधी नियमावली के पैरा-8, अनुबंध-1 के अनुसार गैर-बाजार अर्थव्यवस्था के अनुमान का उस स्थिति में खंडन किया जा सकता है यदि चीन का निर्यातक पैरा 8 के उप पैरा (3) में विनिर्दिष्ट मानदंडों के आधार पर सूचना और पर्याप्त साक्ष्य प्रस्तुत करता है और इसके प्रतिकूल सिद्ध करता है । चीन जन.गण. से संबद्ध वस्तु के सहयोगी निर्यातकों/उत्पादकों के लिए बाजार अर्थव्यवस्था के व्यवहार संबंधी प्रश्नावली के उत्तर में पैरा 8 के उप पैरा (3) में किए गए उल्लेख के अनुसार आवश्यक सूचना/पर्याप्त साक्ष्य प्रस्तुत करना अपेक्षित है ताकि निर्दिष्ट प्राधिकारी निम्नलिखित मानदंडों पर विचार कर सकें कि क्या :-

- (क) कच्ची सामग्रियों सहित कीमत; लागत और निविष्टि तथा श्रम लागत, उत्पादन, बिक्रियां और निवेश के बारे में चीन जन.गण. में संबंधित फर्मों का निर्णय ऐसे बाजारी संकेतों के अनुसार किया जाता है जिसमें आपूर्ति और मांग परिलक्षित होती है और इस बारे में राज्य का अधिक हस्तक्षेप नहीं होता है और क्या प्रमुख निविष्टियों की लागत में बाजार मूल्य पर्याप्त रूप से प्रदर्शित होते हैं;
- (ख) इस प्रकार की फर्मों की उत्पादन लागत और वित्तीय स्थिति विशेषकर परिसंपत्तियों के मूल्यहास; अन्य बड़े खातों, वस्तु विनिमय-व्यापार और ऋणों की प्रतिपूर्ति के माध्यम से भुगतान के संदर्भ में पूर्ववर्ती गैर-बाजार अर्थव्यवस्था वाली प्रणाली से हुई महत्वपूर्ण विकृतियों के अध्यधीन हैं;
- (ग) इस प्रकार की फर्में दिवालियापन और संपत्ति कानूनों के अध्यधीन हैं जो फर्मों के प्रचालन की कानूनी निश्चितता और स्थिरता की गारंटी देते हैं; और
- (घ) विनिमय दर का परिवर्तन ब्याज की दर पर किया जाता है ।



49. प्राधिकारी नोट करते हैं कि प्राधिकारी द्वारा जारी जांच शुरुआत संबंधी सूचना के बाद चीन जन.गण. के कई उत्पादकों तथा निर्यातकों ने बाजार अर्थव्यवस्था के दर्जे से संबंधित प्रश्नावली और निर्यातक प्रश्नावली का उत्तर दिया है तथा गैर-बाजार अर्थव्यवस्था के अनुमान का खंडन किया है। इन प्रतिवादी निर्यातकों के रिकॉर्डों का सत्यापन किया गया था और सत्यापन के दौरान निम्नलिखित स्थिति उभर कर आई है।

### मै. मैकलिन शेनयांग टायर कं. लि.

50. बाजार अर्थव्यवस्था वाली कंपनी के रूप में उत्पादक के दर्जे का सत्यापन का दर्जा नहीं किया गया था, परंतु सामान्य मूल्य के बारे में उनके दावे को स्वीकार किया गया है, जिसका ब्यौरा आगे दिया गया है।

### मै. कूपर चेंगशान (शेनडॉंग) टायर कंपनी लि.

51. कूपर चेंगशान (शेनडॉंग) टायर कंपनी लि. की स्थापना 3 शेयरधारकों अर्थात् शेनडॉंग, चेंगशान टायर कंपनी लि. (\*\*\*%), कूपर, दि इन्वेस्टमेंट होल्डिंग कंपनी (बारबाडोस) लि. (\*\*\*%) तथा जॉय थाइव इन्वेस्टमेंट लि. (\*\*\*%) द्वारा चीनी-विदेशी इक्विटी संयुक्त उद्यम के रूप में दिनांक \*\*\* को की गई थी।

52. कंपनी की प्रदत्त पूंजी \*\*\* मिलियन अम.डॉ. की थी। मै. शेनडॉंग चेंगशान टायर लि. ने \*\*\* मिलियन अम.डॉ. के मूल्य पर कंपनी को समस्त भूमि उपयोग के अधिकार एवं समस्त धारणाधिकारों एवं ऋण भारों से मुक्त भवनों के लिए योगदान किया था। दि कूपर टायर इन्वेस्टमेंट होल्डिंग (बारबाडोस) लि. को बारबाडोस में निगमित किया गया था, जबकि जॉय थाइव इन्वेस्टमेंट लि. को ब्रिटिश वर्जिन द्वीप समूह में निगमित किया गया था। \*\*\*% की अधिकांश शेयरधारिता दि कूपर टायर इन्वेस्टमेंट होल्डिंग (बारबाडोस) लि. के पास है जो अमरीकी कंपनी "कूपर टायर एंड रबड़ कंपनी" की एक सहायक कंपनी है।

### एओलस टायर कंपनी लि.

53. इस कंपनी की स्थापना एक संयुक्त स्टॉक लि. कंपनी के रूप में \*\*\* को की गई थी। दिनांक \*\*\* की परिसंपत्ति मूल्यांकन रिपोर्ट के अनुसार हेनान टायर (ग्रुप) कंपनी लि. पर एकमात्र स्वामित्व राज्य का था और इसकी स्थापना \*\*\* में हेनान टायर फैक्टरी के रूप में की गई थी। इस कंपनी की पंजीकृत पूंजी \*\*\* मिलियन आरएमबी थी और परिसंपत्तियों का खाता मूल्य \*\*\* मिलियन आरएमबी था।

54. परिसंपत्ति मूल्यांकन रिपोर्ट के अनुसार परिसंपत्तियों का सकल मूल्य (मूल्यांकन एजेंसी द्वारा आकलित) \*\*\* मिलियन आरएमबी था जो \*\*\* मिलियन आरएमबी की प्रदत्त पूंजी पर \*\*\* मिलियन आरएमबी के लिए अंतरित कर दिया गया था । \*\*\* के दौरान कंपनी ने अपनी शेयर पूंजी \*\*\* मिलियन आरएमबी से बढ़ाकर \*\*\* मिलियन आरएमबी कर ली जिसके लिए कंपनी ने \*\*\* मिलियन आरएमबी के पूंजी स्टॉक जारी किए । कंपनी विषय सूची की प्रति उपलब्ध नहीं करा सकी जिसे सार्वजनिक पेशकशों के लिए तैयार किया गया होगा ।

55. \*\*\* को हेनान टायर (ग्रुप) कंपनी लि. ने \*\*\* मिलियन शेयर चाइना हाओहुआ कैमिकल्स (ग्रुप) कॉर्पोरेशन को अंतरित कर दिए, जो भी राज्य की स्वामित्व वाली एक कंपनी है ।

### डबल क्वाइन होल्डिंग्स लि.

56. वर्तमान रेडियल टायर ने \*\*\* में उत्पादन शुरू किया और \*\*\* में वाणिज्यिक उत्पादन शुरू किया । उस समय यह संयंत्र ग्रेटर चाइना रबड़ फैक्ट्री का था । \*\*\* को शंघाई टायर एंड रबड़ कंपनी लि. की स्थापना शंघाई ग्रेटर चाइना रबड़ फैक्ट्री तथा शंघाई झेंगताई रबड़ फैक्ट्री के एकीकरण के रूप में की गई थी । शंघाई ग्रेटर चाइना रबड़ फैक्ट्री तथा शंघाई झेंगताई रबड़ फैक्ट्री दोनों राज्य के स्वामित्व वाले उद्देश्य जिसके \*\*\*% का स्वामित्व शंघाई सरकार के शंघाई रसायन उद्योग ब्यूरो के पास था । एकीकरण के बाद शंघाई ग्रेटर चाइना रबड़ फैक्ट्री तथा शंघाई झेंगताई रबड़ फैक्ट्री शंघाई टायर एंड रबड़ कंपनी लि. के दो संयंत्र बन गए । शंघाई टायर एंड रबड़ कंपनी लि. शंघाई रसायन उद्योग ब्यूरो के \*\*\*% स्वामित्व में राज्य की स्वामित्व वाली एक कंपनी (सीमित देयता वाली कंपनी) थी । यह कंपनी परिसंपत्ति मूल्यांकन रिपोर्ट, पूंजी सत्यापन रिपोर्ट और अन्य रिपोर्टें/अनुमोदन प्रस्तुत करने में विफल रही जिन्हें एकीकरण और शंघाई टायर एंड रबड़ कंपनी लि. की स्थापना के समय तैयार किया गया होगा ।

57. \*\*\* को शंघाई सरकार के शंघाई आर्थिक आयोग ने यह अनुमोदित किया कि शंघाई टायर एंड रबड़ कंपनी लि. को \*\*\*% राज्य की स्वामित्व वाली कंपनी (सीमित देयता वाली कंपनी) से स्टॉक सीमित कंपनी में पुनर्गठित किया जाए ।

58. \*\*\* को शंघाई टायर एंड रबड़ कंपनी लि. निगमित और सूचीबद्ध की गई थी । शंघाई टायर एंड रबड़ कंपनी लि. को एक नया व्यापार लाइसेंस जारी किया गया था, जिसमें \*\*\* को शंघाई टायर एंड रबड़ कंपनी लि. की नई स्थापना तारीख के रूप में इंगित किया गया था । पुनर्गठन के बाद शंघाई रसायन ब्यूरो ने शंघाई टायर एंड रबड़ कंपनी लि. के \*\*\*% शेयरों को धारित किया ।

59. \*\*\* को शंघाई रसायन उद्योग ब्यूरो द्वारा धारित समस्त शेयर शंघाई हुआई (ग्रुप) कंपनी लि. को क्षतिपूर्ति के बिना अंतरित कर दिए गए थे । यह राज्य की स्वामित्व वाली कंपनी थी । अंतरण के दौरान कोई परिसंपत्ति मूल्यांकन रिपोर्ट या अंतरण करार नहीं किया

गया था । कंपनी शेयरों की पेशकश करने और स्टॉक एक्सचेंज के पास सूचीबद्ध होने से पूर्व तैयार किए गए दस्तावेजों की प्रति प्रस्तुत करने में विफल रही ।

60. आज की तारीख तक राज्य की स्वामित्व वाली कंपनी शंघाई हुआई (ग्रुप) कंपनी लि. अभी भी \*\*\*% शेयरों की \*\*\* शेयरधारक कंपनी है और डबल क्वायन की नियंत्रक है । दूसरे शब्दों में डबल क्वायन होल्डिंग कंपनी लि. ने \*\*\* में जब शंघाई टायर एंड रबड़ कंपनी लि. का \*\*\*% राज्य की स्वामित्व वाली कंपनी से स्टॉक लिमिटेड कंपनी में पुनर्गठन किया गया था परंतु पुनर्गठन के दौरान कोई परिसंपत्ति मूल्यांकन रिपोर्ट तैयार नहीं की गई थी, पुनर्गठन के दौरान राज्य द्वारा किए गए पूंजी अंशदान के रूप में वर्तमान संयंत्र अर्जित किया था । कंपनी शंघाई हुआई (ग्रुप) कंपनी लि. जो \*\*\*% शेयरों की धारक है, को शेयरों के अंतरण से संबंधित दस्तावेज/रिपोर्ट प्रस्तुत करने में विफल रही ।

61. दिनांक \*\*\* के व्यापार लाइसेंस के अनुसार डबल क्वायन होल्डिंग लि. का पंजीकरण किया गया और उसकी प्रदत्त पूंजी \*\*\* मिलियन आरएमबी थी । शेयरधारक राज्य के स्वामित्व वाले शेयर, घरेलू विधिक व्यक्ति तथा व्यक्ति हैं । इस समय निदेशक मंडल में \*\*\* सदस्य हैं जो निम्नानुसार हैं : \*\*\*-मंडल के अध्यक्ष, जो शंघाई हुआई ग्रुप कंपनी चेन्याओ का प्रतिनिधित्व करते हैं, \*\*\* तथा \*\*\* जो शंघाई हेयाई ग्रुप कंपनी का प्रतिनिधित्व करते हैं, \*\*\* तथा \*\*\* स्वतंत्र निदेशक हैं । इन स्वतंत्र निदेशकों के ब्यौरे/पृष्ठभूमि मांगी गई थी । यह सूचित किया गया था कि ये तीनों स्वतंत्र निदेशक बोर्ड के अध्यक्ष या राज्य की स्वामित्व वाली अन्य कंपनियों के महाप्रबंधक हैं ।

### क्विंगडाओ डबलस्टार टायर इंडस्ट्रियल कंपनी लि.

62. पाटनरोधी जांच की शुरुआत का उत्तर देते समय कंपनी ने बाजार अर्थव्यवस्था के रूप में प्रचालनरत होने का दावा किया था । तथापि, सत्यापन के दौरान कंपनी वास्तविक सत्यापन हेतु सत्यापन पूर्व चरण पर मांगे गए किसी दस्तावेज को उपलब्ध कराने में विफल रही । सत्यापन के दौरान कंपनी ने इस आशय का एक लिखित वचन-पत्र दिया कि एम ई टी दावे से संबंधित दस्तावेज उपलब्ध नहीं हैं और इसलिए उन्हें सत्यापन दल को उपलब्ध नहीं कराया जा सकता । अतः एम ई टी के व्यवहार से संबंधित उनका दावा उस सीमा तक वापस ले लिया गया है और यह निष्कर्ष निकाला जा सकता है कि यह कंपनी गैर-बाजार अर्थव्यवस्था वाली एक कंपनी है ।

### शेनडॉंग हेंगफेंग रबड़ एंड प्लास्टिक कंपनी लि.

63. शेनडॉंग हेंगफेंग रबड़ एंड प्लास्टिक कंपनी लि. पूर्व में शेनडॉंग डोन यींग ग्वांगराओ काउंटी डेवांग हेंगफेंग रबड़ एंड प्लास्टिक कंपनी लि. थी, जिसकी स्थापना \*\*\* में \*\*\* मिलियन आरएमबी की पंजीकृत पूंजी के साथ \*\*\* प्रकृत व्यक्तियों द्वारा की गई थी । मार्च \*\*\* में तीन नए शेयरधारक कंपनी में शामिल हो गए और कंपनी की पंजीकृत पूंजी \*\*\* मिलियन आरएमबी से बढ़कर \*\*\* मिलियन आरएमबी हो गई । पूंजी सत्यापन रिपोर्ट के अनुसार \*\*\*

के दौरान पूंजी \*\*\* मिलियन आरएमबी से बढ़कर \*\*\* मिलियन आरएमबी हो गई अर्थात् \*\*\* मिलियन आरएमबी की वृद्धि जिसमें से \*\*\* मिलियन आरएमबी का निवेश एक नए निवेशक अर्थात् \*\*\* और \*\*\* द्वारा किया गया एवं शेष निवेशकों ने उपकरणों की खरीद हेतु \*\*\* मिलियन आरएमबी का योगदान किया ।

64. वर्ष \*\*\* की पूंजी सत्यापन रिपोर्ट के अनुसार शेयरधारकों की सूची (और उनके संबंधित अंशदान) में ऐसे शेयरधारकों की संख्या \*\*\* बताई गई है । यद्यपि, \*\*\* , \*\*\* तथा \*\*\* की पूंजी सत्यापन रिपोर्ट के अनुसार शेयरधारकों की संख्या मात्र \*\*\* थी । इस मुद्दे पर कोई स्पष्टीकरण नहीं दिया जा सका । \*\*\* तक कुल परिसंपत्ति (नियम एवं वर्तमान परिसंपत्ति) केवल \*\*\* मिलियन आरएमबी थी, जिसका वित्त पोषण \*\*\* मिलियन आरएमबी के ऋणों के जरिए और शेष इक्विटी के जरिए किया गया था ।

65. \*\*\* की पूंजी सत्यापन रिपोर्ट के अनुसार यह देखा जाता है कि पूंजीकृत पूंजी \*\*\* मिलियन आरएमबी से बढ़कर \*\*\* मिलियन आरएमबी हो गई जिसमें से एक नए शेयरधारक अर्थात् \*\*\* ने \*\*\* मिलियन आरएमबी का नकद योगदान किया और शेष \*\*\* मिलियन आरएमबी को प्रतिधारित आय में से अंतरित किया गया था । सत्यापन के दौरान यह सूचित किया गया था कि वर्ष \*\*\* के दौरान शेनडॉंग हेंगफेंग रबड एंड प्लास्टिक कंपनी लि. ने \*\*\* में शुरू हुए बॉयस टायर उत्पादन संयंत्र में \*\*\* मिलियन आरएमबी का निवेश किया परंतु कंपनी अपने कारोबार के क्षेत्र में परिवर्तन करने से संबंधित व्यापार लाइसेंस की प्रति प्रस्तुत नहीं कर सकी ।

66. सत्यापन के दौरान जांच दल को यह सूचित किया गया था कि कंपनी ने \*\*\* इकाइयों की क्षमता से \*\*\* में \*\*\* में अपना रेडियल टायर संयंत्र शुरू किया था । सत्यापन के दौरान प्रदत्त एवं संग्रहीत \*\*\* की स्थिति के अनुसार रेडियल संयंत्र की नियत परिसंपत्तियों की सूची के अनुसार यह देखा गया है कि रेडियल संयंत्र में निवेश \*\*\* मिलियन आरएमबी का हुआ था । कंपनी से कहा गया था कि वह रेडियल संयंत्र में अपनी पूंजी निवेश के वित्तपोषण के स्रोत का ब्योरा उपलब्ध कराए परंतु सत्यापन के दौरान उपस्थित अधिकारी ऐसा नहीं कर सके । वर्ष \*\*\* के दौरान कंपनी ने टायर संयंत्र के लिए एक अवसंरचना परियोजना के रूप में थरमल पावर संयंत्र में \*\*\* मिलियन आरएमबी का निवेश भी किया परंतु इस निवेश का वित्तपोषण कैसे हुआ इसे स्पष्ट नहीं किया जा सका ।

67. कंपनी से यह कहा गया था कि वह शेनडॉंग चेनफेंग टायर कंपनी के विधिक दर्जे और उनके द्वारा योगदान की गई नियत परिसंपत्तियों के मूल्यांकन का साक्ष्य प्रदर्शित करते हुए दस्तावेज उपलब्ध कराएं । कंपनी से यह भी कहा गया था कि वह \*\*\* (विधिक प्रतिनिधि) और अन्य द्वारा वित्तपोषण के स्रोत को प्रदर्शित करते हुए साक्ष्य/दस्तावेज प्रस्तुत करें जिन्होंने \*\*\* तक \*\*\* मिलियन आरएमबी से अधिक का निवेश किया है । तथापि, इस संबंध में जांच दल को कुछ भी उपलब्ध नहीं कराया गया ।

68. कंपनी इस संबंध में कोई स्पष्टीकरण नहीं दे सकी और आवश्यक ब्यौरे प्रस्तुत नहीं कर सकी कि किस प्रकार और कहां से रेडियल संयंत्र की प्रौद्योगिकी प्राप्त की गई थी और उक्त अर्जन के लिए भुगतान किया गया था। यद्यपि, वर्ष \*\*\* के लिए तुलन-पत्र में स्थायी परिसंपत्तियां \*\*\* मिलियन आरएमबी की दर्शाई गई थीं जो रेडियल टायर प्रौद्योगिकी का अंतरण शुल्क था। रोचकपूर्ण ढंग से वर्ष \*\*\* तक भूमि उपयोग के अधिकारों के लिए अस्थायी परिसंपत्तियों में कुछ भी शामिल नहीं किया गया और इस संबंध में कोई उल्लेख नहीं किया गया। कंपनी भूमि उपयोग के अधिकारों के संबंध में दस्तावेज उपलब्ध नहीं करा सकी।

### हेंगझाऊ झोंगसे रबड़ कंपनी लि.

69. इस कंपनी की स्थापना हेंगझाऊ रबड़ जनरल फैक्ट्री एवं हांगकांग झोंगसे इन्वेस्टमेंट कंपनी लि. द्वारा \*\*\* मिलियन आरएमबी की पंजीकृत प्रदत्त पूंजी के साथ चीन के विदेशी संयुक्त उद्यम के रूप में की गई थी। कुल प्रदत्त पूंजी में से हेंगझाऊ रबड़ जनरल फैक्ट्री ने पूंजी परिसंपत्ति के रूप में योगदान किया था तथा अन्य भागीदार ने \*\*\*\*.\*\*\* के अनुपात में नकद रूप में योगदान किया था। कंपनी का संक्षिप्त वृत्तांत निम्नानुसार है:

70. हेंगझाऊ रबड़ जनरल फैक्ट्री की स्थापना \*\*\* को की गई थी। \*\*\* की स्थिति के अनुसार \*\*\* मिलियन आरएमबी मूल्य की हेंगझाऊ रबड़ जनरल फैक्ट्री द्वारा धारित परिसंपत्ति का मूल्यांकन परिसंपत्ति मूल्यांकन केन्द्र, हेंगझाऊ \*\*\* की रिपोर्ट के अनुसार \*\*\* मिलियन आरएमबी के रूप में पुनः किया गया था। \*\*\* की स्थिति के अनुसार रबड़ फैक्ट्री की नियत परिसंपत्ति \*\*\* आरएमबी की थी और कुल निवल परिसंपत्ति (निवल वर्तमान परिसंपत्ति सहित) \*\*\* आरएमबी की थी। रबड़ जनरल फैक्ट्री द्वारा धारित परिसंपत्ति में से \*\*\* आरएमबी मूल्य की परिसंपत्ति (\*\*\* की स्थिति के अनुसार) हेंगझाऊ झोंगसे रबड़ कंपनी लि. नामक एक नई संयुक्त उद्यम कंपनी को अंतरित की गई थी। अन्य संयुक्त उद्यम भागीदार हांगकांग झोंगसे इन्वेस्टमेंट कंपनी लि. था। आरंभिक शेयरधारिता निम्नानुसार थी:

(क) हेंगझाऊ रबड़ जनरल फैक्ट्री ने परिसंपत्तियों के रूप में \*\*\* आरएमबी या \*\*\* अम.डॉ. का योगदान किया। उक्त योगदान में से \*\*\* आरएमबी या \*\*\* अम.डॉ. (\*\*\*) को पूंजी माना गया था।

(ख) हांगकांग झोंगसी इन्वेस्टमेंट कंपनी लि. ने नकद रूप में \*\*\* अम.डॉ. (\*\*\*) का योगदान किया।

71. सत्यापन के दौरान निम्नलिखित तथ्य सामने आए:

- i. \*\*\* में हांगकांग झोंगसी इन्वेस्टमेंट कंपनी लि. ने अपने शेयर चाइना टायर होल्डिंग्स लि., बरमुडा को अंतरित कर दिए। कंपनी हांगकांग झोंगसी इन्वेस्टमेंट कंपनी लि./चायना टायर होल्डिंग्स लि. के बारे में ब्यौरे अर्थात् निगमन प्रमाण-पत्र, प्रवर्तक, प्रदत्त पूंजी आदि के ब्यौरे प्रस्तुत नहीं कर सकी।

- ii. \*\*\* में पूंजी \*\*\* आरएमबी से बढ़कर \*\*\* आरएमबी हो गई । \*\*\* मिलियन आरएमबी से अधिक की परिसंपत्ति पूंजी अंशदान के रूप में \*\*\* मिलियन आरएमबी के लिए अंतरित कर दी गई थी ।
- iii. \*\*\* में \*\*\* तक संचित लाभ को पूंजी में परिवर्तित करके पूंजी \*\*\* आरएमबी से बढ़कर \*\*\* आरएमबी हो गई । इसके अलावा, चायना टायर होल्डिंग लि. द्वारा धारित शेयर चीनी लोक वित्त संस्थान हेंगझाऊ इंडस्ट्रियल एंड कार्गोशियल ट्रस्ट कंपनी लि. को बेच दिए गए ।
- iv. जांच अवधि के दौरान, हेंगझाऊ रबड़ (राज्य के स्वामित्व वाली) ने \*\*\*% शेयर धारित किए जबकि चायना टायर एवं हेंगझाऊ इंडस्ट्रियल एंड कार्गोशियल ट्रस्ट ने क्रमशः \*\*\*% और \*\*\*% इक्विटी धारित की ।

### शेनडोंग जिनयू टायर कं. लि.

72. पाटनरोधी जांच की शुरुआत का उत्तर देते समय कंपनी ने बाजार अर्थव्यवस्था के रूप में प्रचालनरत होने का दावा किया था । तथापि, सत्यापन के दौरान कंपनी वास्तविक सत्यापन हेतु सत्यापन पूर्व चरण पर मांगे गए किसी दस्तावेज को उपलब्ध कराने में विफल रही । सत्यापन के दौरान कंपनी ने इस आशय का एक लिखित वचन-पत्र दिया कि एम ई टी दावे से संबंधित दस्तावेज उपलब्ध नहीं हैं और इसलिए उन्हें सत्यापन दल को उपलब्ध नहीं कराया जा सकता । अतः एम ई टी के व्यवहार से संबंधित उनका दावा उस सीमा तक वापस ले लिया गया है और यह निष्कर्ष निकाला जा सकता है कि यह कंपनी गैर-बाजार अर्थव्यवस्था वाली एक कंपनी है ।

### ट्रेंगल टायर कं., लि. ("ट्रिंगल")

73. ट्रेंगल टायर कं. लि. को संयुक्त स्टॉक लिमिटेड कंपनी के रूप में \*\*\* को निगमित किया गया था । ट्रेंगल टायर कं. लि. की मुख्य प्रवर्तक ट्रेंगल ग्रुप कंपनी लि. थी जिसने समस्त इस्पात के रेडियल टायरों और बॉयस टायरों से संबंधित अपनी पूंजी का पूंजी अंशदान के रूप में निवेश किया था । अन्य प्रवर्तक \*\*\* राज्य की अन्य स्वामित्व वाली कंपनियां और \*\*\* प्रकृत व्यक्ति थे, जिन्होंने (\*\*\*, \*\*\* विधिक प्रतिनिधि सहित) पूंजी अंशदान के रूप में परिसंपत्ति या नकद रूप में निवेश किया था । इस कंपनी का शेनडोंग प्रोविन्स फाइनेंस ब्यूरो द्वारा पर्यवेक्षण किया जाता है । पूंजी सत्यापन रिपोर्ट के अनुसार यह देखा जाता है कि कंपनी ने \*\*\* मिलियन आरएमबी की प्रदत्त पूंजी में \*\*\* मिलियन आरएमबी की निवल परिसंपत्ति प्राप्त की थी ।

74. \*\*\* दोनों ट्रेंगल ग्रुप कंपनी लि. का \*\*\* से विधिक प्रतिनिधि था और ट्रेंगल टायर कं. लि. ने ट्रेंगल ग्रुप तथा ट्रेंगल टायर कंपनी दोनों में \*\*\* मिलियन आरएमबी से अधिक का निवेश किया था परंतु वे लगभग \*\*\* (\*\*\* बोनी) और वित्तपोषण के अपने स्रोत के बारे में ब्यौरे प्रस्तुत करने में विफल रहे ।

75. ट्रेंगल टायर कंपनी लि. के प्रवर्तन के बाद ट्रेंगल ग्रुप ने शेयर पूंजी के रूप में पूंजी परिसंपत्ति का निवेश किया । \*\*\* मिलियन आरएमबी मूल्य की परिसंपत्तियां \*\*\* मिलियन आरएमबी मूल्य की शेयर पूंजी के लिए अंतरित की गई थीं । परिसंपत्ति मूल्यांकन रिपोर्ट की पुष्टि \*\*\* को शेनडोंग प्रान्त के राज्य स्वामित्व वाले परिसंपत्ति प्रशासन कार्यालय द्वारा की गई थी । इस दस्तावेज के अनुसार, \*\*\* मिलियन आरएमबी से अधिक मूल्य के भूमि उपयोग अधिकारों के रूप में अचल परिसंपत्तियों के लिए कोई मूल्य नहीं लगाया गया था ।

76. \*\*\* के दौरान इस ग्रुप के राज्य स्वामित्व वाले समस्त शेयर उसके कर्मचारियों ने खरीद लिए थे और इसलिए ट्रेंगल टायर कंपनी लि. द्वारा धारित स्टॉक इक्विटी \*\*\* आरएमबी शेयर अर्थात् \*\*\*% को निजी स्वामित्व वाले शेयरों में परिवर्तित किया गया है । वे इस विवरण के समर्थन में आवश्यक साक्ष्य प्रस्तुत नहीं कर सके । यह बताया गया था कि कर्मचारियों ने ट्रस्ट के जरिए शेयरों की खरीद की परंतु इस संबंध में कोई साक्ष्य प्रस्तुत नहीं कर सके ।

### शेनडोंग वान्डा बोटी टायर कं. लि.

77. इस कंपनी की स्थापना \*\*\* मिलियन आरएमबी की पंजीकृत प्रदत्त पूंजी के साथ एक सीमित देयता वाली कंपनी के रूप में \*\*\* को की गई थी । डोंगयिंग सिटी वांडा ग्रुप कंपनी लि. (पूर्ववर्ती डोंगयिंग वांडा होल्डिंग कंपनी लि.) की \*\*\*% की शेयरधारिता का प्रवर्तन शेनडोंग डोंग यींग सिटी केनली काउंटी शांगटू विलेज पीपल गर्वनमेंट (\*\*\*%) और डोंगयिंग लुताई कैमिकल इंडस्ट्री कं. लि. (\*\*\*%) द्वारा किया गया था । इसकी पंजीकृत और प्रदत्त पूंजी \*\*\* मिलियन आरएमबी की थी । इसी प्रकार \*\*\*% शेयरधारिता रखने वाला बीजिंग रबड़ उद्योग अनुसंधान एवं डिजाइन संस्थान भी राज्य के स्वामित्व वाला एक संगठन है ।

78. \*\*\* को डोंगयिंग सिटी वांडा ग्रुप कंपनी लि. ने \*\*\* मिलियन आरएमबी मूल्य के अपने समस्त शेयर वांडा ग्रुप कंपनी के पक्ष में अंतरित कर दिए । \*\*\* की पूंजी सत्यापन रिपोर्ट के साथ पठित वांडा ग्रुप कंपनी लि. के संस्था के अंतर्नियमों के अनुसार (\*\*\* वांडा ग्रुप कंपनी की स्थापना वस्तुतः \*\*\* के दौरान की गई थी और इसके शेयर शेनटाओ विलेज पीपल्स गर्वनमेंट (\*\*\*%), सामूहिक (\*\*\*%) तथा कर्मचारियों (\*\*\*%) द्वारा धारित किए गए थे । वांडा ग्रुप कंपनी लि. ने प्रथम आम शेयरधारक बैठक \*\*\* को आयोजित की थी । दिनांक \*\*\* के संस्था के अंतर्नियमों के अनुसार वांडा ग्रुप कंपनी लि. के शेयर वांडा होल्डिंग ग्रुप कंपनी लि. द्वारा धारित थे । \*\*\* को डोंगयिंगसिटी वांडा ग्रुप कंपनी लि. का नाम बदलकर वांडा होल्डिंग ग्रुप कंपनी लि. कर दिया गया था । \*\*\* को वांडा ग्रुप कंपनी ने \*\*\* शेयर वांडा होल्डिंग ग्रुप कंपनी लि. के पक्ष में अंतरित कर दिए । कंपनी शेयर प्रतिफल राशि और भुगतान के तरीके के बारे में आवश्यक दस्तावेज प्रस्तुत करने में विफल रही । \*\*\* को शेयर पूंजी \*\*\* मिलियन

आरएमबी से बढ़कर \*\*\* मिलियन आरएमबी हो गई जिसका निवेश वांडा ग्रुप कंपनी ने किया था ।

79. इस कंपनी से प्रौद्योगिकी की आपूर्ति के बारे में किए गए किसी प्रौद्योगिकी करार को प्रस्तुत करने के लिए कहा गया था । कंपनी ने बताया कि ऐसा कोई करार नहीं किया गया था और रेडियल टायर के लिए प्रौद्योगिकी की आपूर्ति \*\*\* द्वारा की गई थी जिसे पूर्व में वांडा ग्रुप कंपनी लि. ने नियोजित किया था जो शेनडॉंग वांन्डा बोटो टायर कंपनी लि. का एक शेयरधारक भी था और उसके पूंजी अंशदान का वित्तपोषण वांडा ग्रुप कंपनी लि. ने किया था ।

80. यह कंपनी \*\*\* वर्ग मी. की भूमि का उपयोग करती है, जिसके संबंध में भूमि उपयोग के अधिकार वांडा ग्रुप कंपनी लि. के पास हैं । इस कंपनी के पास भूमि उपयोग अधिकार संबंधी करार नहीं थे । कंपनी द्वारा भूमि का कोई किराया अदा नहीं किया जाता है ।

### जिंगयुआन टायर ग्रुप कंपनी लि.

81. पाटनरोधी जांच की शुरुआत का उत्तर देते समय कंपनी ने बाजार अर्थव्यवस्था के रूप में प्रचालनरत होने का दावा किया था । तथापि, सत्यापन के दौरान कंपनी वास्तविक सत्यापन हेतु सत्यापन पूर्व चरण पर मांगे गए किसी दस्तावेज को उपलब्ध कराने में विफल रही । सत्यापन के दौरान कंपनी ने इस आशय का एक लिखित वचन-पत्र दिया कि एम ई टी दावे से संबंधित दस्तावेज उपलब्ध नहीं हैं और इसलिए उन्हें सत्यापन दल को उपलब्ध नहीं कराया जा सकता । अतः एम ई टी के व्यवहार से संबंधित उनका दावा उस सीमा तक वापस ले लिया गया है और यह निष्कर्ष निकाला जा सकता है कि यह कंपनी गैर-बाजार अर्थव्यवस्था वाली एक कंपनी है ।

### शेनडॉंग यिनबाओ टायर ग्रुप कंपनी लि.

82. शेनडॉंग प्रोविन्स शोगुआंग सिटी यिनबाओ रबड़ इंडस्ट्री कंपनी लि. नामक कंपनी के बारे में यह बताया गया था कि इसकी स्थापना \*\*\* में की गई है । यह बताया गया था कि इसने आरंभ से ही बॉयस टायरों और कार्बन ब्लैक का विनिर्माण किया है । यह बताया गया था कि शेनडॉंग यिनबाओ टायर ग्रुप कंपनी लि. की स्थापना रेडियल टायरों के विनिर्माण हेतु वर्ष \*\*\* में की गई है और उसका वायस टायरों के विनिर्माण हेतु शेनडॉंग प्रोविन्स शोंगयुआंग सिटी यिनबाओ रबड़ इंडस्ट्री कंपनी लि. के नाम और तर्ज पर मूलतः स्थापित कंपनी से कोई संबंध नहीं है ।

83. दिनांक \*\*\* के व्यापार लाइसेंस के अनुसार कंपनी का नाम शेनडॉंग प्रोविन्स शांगयुआन सिटी इनबाओ रबड़ इंडस्ट्री कंपनी लि. था, जिसकी स्थापना \*\*\* के दौरान की गई थी । कंपनी का विधिक प्रतिनिधि \*\*\* था और इसकी पंजीकृत पूंजी \*\*\* मिलियन आरएमबी थी । \*\*\* के दौरान कंपनी का नाम बदलकर शेनडॉंग यिनबाओ टायर ग्रुप कंपनी लि. कर



दिया गया, जिसका प्रदत्त पूंजी \*\*\* मिलियन आरएमबी थी । \*\*\* विधिक प्रतिनिधि था । दिनांक \*\*\* के संस्था के अंतर्नियमों के अनुसार यह कंपनी \*\*\* व्यक्तियों द्वारा स्थापित की गई थी जिनमें \*\*\* शामिल थीं, जिनके पास \*\*\*% शेयर थे और जिन्होंने \*\*\* मिलियन आरएमबी का योगदान किया था । संस्था के अंतर्नियमों के \*\*\* अंतर्नियम के अनुसार कंपनी में एक पर्यवेक्षक मंडल है जिसमें शेयरधारकों द्वारा चयनित \*\*\* सदस्य शामिल हैं । बाजार अर्थव्यवस्था का दावा करते हुए कंपनी द्वारा दायर उत्तर के अनुसार \*\*\* और \*\*\* कंपनी के निदेशक हैं और वे यिनबाओ में श्रमिकों का प्रतिनिधित्व करते हैं । कंपनी से मंडल में श्रमिक प्रतिनिधित्व के कारणों को स्पष्ट करने के लिए कहा गया था । यह इसलिए जरूरी था क्योंकि चीन के कानून में \*\*\* अंतर्नियमों के \*\*\* अंतर्नियम के जरिए पर्यवेक्षक मंडल को अधिकार संपन्न बनाया गया है लेकिन कंपनी इस मामले में स्पष्टीकरण नहीं दे सकी ।

84. रेडियल संयंत्र ने \*\*\* टायर प्रति वर्ष की स्थापित क्षमता से \*\*\* के दौरान प्रचालन शुरू किया था । \*\*\* के दौरान क्षमता बढ़ाकर \*\*\* टायर कर दी गई थी, जिसे \*\*\* के दौरान आगे और बढ़ाकर \*\*\* टायर कर दिया गया था । \*\*\* के दौरान स्थापित क्षमता बढ़ाकर \*\*\* टायर कर दी गई थी । कंपनी से रेडियल टायर के उत्पादन की प्रौद्योगिकी के बारे में आवश्यक ब्यौरे प्रस्तुत करने के लिए कहा गया था । कंपनी यह स्पष्ट नहीं कर सकी कि किस प्रकार रेडियल टायर के उत्पादन की प्रौद्योगिकी हासिल की गई थी और क्या प्रौद्योगिकी के लिए कोई शुल्क अदा किया गया था ।

85. यह देखा गया था कि \*\*\* को कंपनी ने शेनडॉंग गोल्ड टायर कंपनी लि. का नाम बदलकर शेनडॉंग यिनबाओ टायर ग्रुप कंपनी लि. रखने के लिए आवेदन किया । यह बात भी जानकारी में आई कि \*\*\* को उसके \*\*\* मिलियन मूल्य के शेयर अन्य शेयरधारकों और दो नए शेयरधारकों को अंतरित कर दिए गए । \*\*\* के दौरान पूंजी सत्यापन रिपोर्ट के अनुसार कंपनी ने अपनी पूंजी \*\*\* मिलियन आरएमबी से बढ़ाकर \*\*\* मिलियन आरएमबी कर दी जिसका योगदान शेयरधारकों ने किया था ।

86. \*\*\* से \*\*\* प्रमुख शेयरधारक (\*\*\*%) था । जिसने \*\*\* मिलियन आरएमबी का योगदान किया था और वह विधिक प्रतिनिधि था अतः कंपनी \*\*\* और अन्य शेयरधारकों के वित्तपोषण के स्रोत के ब्यौरे प्रस्तुत नहीं कर सकी । शेनडॉंग प्रोविन्स शोंग युआंग सिटी यिनबाओ रबड़ इंडस्ट्री कंपनी लि. के व्यापार लाइसेंस के अवलोकन से यह देखा गया था कि \*\*\* इस कंपनी का विधिक प्रतिनिधि था जो बायस टायरों का उत्पादन कर रहा था और यह \*\*\* से इस कंपनी से संबद्ध है । वे \*\*\* द्वारा किए गए वित्त पोषण के ब्यौरे प्रस्तुत नहीं कर सकी जिसने \*\*\* में \*\*\* मिलियन आरएमबी का योगदान किया था ।

87. कंपनी \*\*\* से वित्तपोषण और क्षमता वृद्धि के स्रोत का ब्यौरा प्रस्तुत नहीं कर सकी । कंपनी भूमि उपयोग के अधिकारों से संबंधित पूर्ण दस्तावेज भी प्रस्तुत नहीं कर सकी ।

### झोयूआन लिओ रबड़ कं. लि. अब शेन्डॉग लिंगलॉग टायर कंपनी लि. के रूप में पुनर्नामित

88. शेनडॉग येनताई टायर कं. लि. को ब्यूरो स्तर पर ग्रुप कार्पोरेशन के रूप में \*\*\* के रूप में निर्मित किया गया था। कंपनी का आर्थिक स्वरूप सामूहिक स्वामित्व का था। कंपनी से यह कहा गया था कि वह \*\*\* के लिए तुलन-पत्र सहित वित्तीय विवरणों की प्रति प्रस्तुत करे परंतु ये उपलब्ध नहीं थे। रोचक ढंग से परिसंपत्ति मूल्यांकन रिपोर्ट में निर्धारित तारीख के लिए सामान्यतः तुलनपत्र निहित होता है परंतु इसे इस मूल्यांकन हेतु तैयार नहीं किया गया था। परिसंपत्ति मूल्यांकन रिपोर्ट में यह भी बताया गया है कि कर्मचारियों की सुविधा के लिए डोर मिटर्री तथा भूमि उपयोग के अधिकार मूल्यांकन में शामिल नहीं किए जाते हैं। दूसरे शब्दों में \*\*\* मिलियन आरएमबी के परिसंपत्तियों के निर्धारित पुनर्स्थापन मूल्य की तुलना में संयुक्त उद्यम हेतु पूंजी अंशदान के रूप में केवल \*\*\* मिलियन आरएमबी मूल्य लिया गया है।

89. कंपनी से यह कहा गया था कि वह लियो लिमिटेड के बारे में उसकी प्राधिकृत एवं प्रदत्त पूंजी, शेयरधारकों के ब्यौरे, संस्था के अंतर्नियमों, कंपनी के उद्देश्य, प्रवर्तक आदि से संबंधित पूर्ण ब्यौरे उपलब्ध कराए परंतु कंपनी केवल निगमन के प्रमाण-पत्र की अधूरी प्रति ही उपलब्ध करा सकी, जिसमें यह उल्लेख है कि कंपनी \*\*\* को निगमित की गई थी। अन्य कोई ब्यौरा उपलब्ध नहीं था।

90. \*\*\* में लियो लि. ने अपने शेयर न्यू एनर्जी कैमिकल ग्रुप लि. को अंतरित कर दिए। \*\*\* में न्यू एनर्जी कैमिकल ग्रुप कंपनी लि. ने अपने शेयर चायना साउथ ट्रेडिंग कंपनी को अंतरित कर दिए जिसने बाद में अपने शेयर \*\*\* के दौरान एलिट फेथ ट्रेड कंपनी को अंतरित कर दिए। लियो लि. तथा न्यू एनर्जी कैमिकल ग्रुप लि. (दोनों पार्टियों के कार्यालय के पते एक ही हैं) के बीच शेयर अंतरण करार के अध्ययन से यह पता चलता है कि दोनों कंपनियों का विधिक प्रतिनिधि (मंडल अध्यक्ष) \*\*\* है। इसी प्रकार न्यू एनर्जी कैमिकल ग्रुप लि. और चाइना साउथ ट्रेडिंग कंपनी के बीच शेयर अंतरण करार से यह पता चलता है कि \*\*\* झाओयूआन लियो रबड़ कंपनी लि. के मंडल का भी अध्यक्ष है। \*\*\* की राष्ट्रीयता चीनी है। चायना साउथ ट्रेडिंग कंपनी तथा एलिड फेथ ट्रेडिंग कंपनी के बीच शेयर अंतरण करार हांगकांग विशेष प्रशासन, चीन क्षेत्र के कानून के अनुसार तैयार किया गया था। विधिक प्रतिनिधि \*\*\* है और इसकी राष्ट्रीयता चीनी है। यह नोट करना रोचक है कि \*\*\* से \*\*\* के बीच शेयर अंतरण समान कीमत अर्थात् \*\*\* अम.डॉ. पर किया गया था, यद्यपि दिनांक \*\*\* की प्राप्ति के अनुसार न्यू एनर्जी ने \*\*\* मिलियन अम.डॉ. का योगदान किया था। केवल \*\*\* के दौरान न्यू

एनर्जी का पूंजी अंशदान \*\*\* मिलियन अम.डॉ. का था परंतु इसके \*\*\* मिलियन अम.डॉ. के शेयर अंतरित कर दिए गए थे । कंपनी इस आशय का कोई स्पष्टीकरण नहीं दे सकी और आवश्यक ब्यौरे प्रस्तुत नहीं कर सकी कि रेडियल संयंत्र की प्रौद्योगिकी कैसे और कहां से प्राप्त की गई थी ।

### मै. शेनडॉंग आची टायर कंपनी लि.

91. यद्यपि, शेनडॉंग आची टायर कंपनी लि. ने भी जांच शुरूआत संबंधी अधिसूचना का उत्तर दिया है, तथापि उक्त प्रतिवादी निर्यातक ने समस्तकारी दस्तावेजों के बिना पूर्णतः अपूर्ण और अपर्याप्त उत्तर दिया है । इसके अलावा, निर्धारित परिशिष्टों में सूचना प्रस्तुत नहीं की गई है और इसलिए उक्त निर्यातक को असहयोगी माना गया है ।

#### सामान्य मूल्य

#### चीन जन.गण

#### सहयोगी निर्यातक

### मै मिचेलिन शेनयांग टायर कंपनी लि.

92. प्राधिकारी को प्रस्तुत उत्तर के अनुसार जांच अवधि के दौरान दावा किए गए और सिंगापुर आधारित व्यापार कंपनी मैपीमैक्स, जिसने समस्त निर्यात किए हैं, द्वारा बाद में स्वीकृत और पृष्ठांकित भारत औसत सामान्य मूल्य पहुंच कीमत से संबंधित अन्य ब्यौरे के सत्यापन के दौरान \*\*\* अम.डॉ. प्रति कि.ग्रा. टीटीएफ बनता है ।

### मै कूपर चेंग (शेनडांग) टायर कंपनी लि.

93. इस आशय का निष्कर्ष निकालने के बाद कि संबद्ध उत्पादक/निर्यातक बाजार अर्थव्यवस्था की स्थितियों में प्रचालन कर रहा है । जांच अवधि के दौरान भारत को निर्यातित परिवर्तकों से तुलनीय परिवर्तकों के संबंध में संबद्ध निर्यातक की घरेलू बिक्री पर सामान्य मूल्य के निर्धारण हेतु विचार किया गया है । कंपनी के सत्यापित रिकॉर्ड के अनुसार उन्होंने जांच अवधि के दौरान भारत को की गई निर्यात बिक्री से तुलनीय जांच अवधि में घरेलू बाजार में \*\*\* परिवर्तकों अर्थात् \*\*\* तथा \*\*\* से संबंधित कुल \*\*\* टायरों की बिक्री की थी । समस्त \*\*\* बीजकों के संबंध में अलग-अलग बीजकों और संबंधित दस्तावेजों का सत्यापन किया गया था । केवल अंतरदेशीय परिवहन के लिए समायोजनों का दावा किया गया था, जिनका सत्यापन कर उचित पाया गया था । ऋण लागत तथा अग्रिम रूप में प्राप्त समस्त भुगतानों के लिए

किसी समायोजन का दावा नहीं किया गया था अथवा इससे संबंधित कोई मांग नहीं की गई थी। रिकॉर्डों के सत्यापन से आगे यह पता चला कि घरेलू बिक्री लाभकारी थी और यह जांच अवधि के दौरान भारत को हुए कुल निर्यातों के 5% से अधिक थी। इन घरेलू बिक्रियों के आधार पर सामान्य मूल्य भारत औसत टीटीएफ आधार पर \*\*\* अम.डॉ. प्रति कि.ग्रा. बनता है। कच्ची सामग्री की लागत किसी बाजारी अर्थव्यवस्था वाले देश की लागत के अनुरूप होने के कारण उसका भी परीक्षण किया गया था और यह निष्कर्ष निकाला जाता है कि संबद्ध उत्पाद की आर एम लागत मामूली स्वीकार्य अंतर के साथ घरेलू उद्योग की लागत के कमोबेश अनुरूप है।

### चीन जन.गण. के अन्य सभी निर्यातकों के संबंध में सामान्य मूल्य

94. पाटनरोधी नियमावली के अनुबंध-1 के नियम-7 के अनुसार प्राधिकारी के लिए बाजार अर्थव्यवस्था वाले तीसरे देश में कीमत या परिकलित मूल्य के आधार पर अथवा भारत सहित अन्य देशों के लिए ऐसे किसी तीसरे देश की कीमत अथवा किसी अन्य उचित आधार पर गैर-बाजार अर्थव्यवस्था वाले देशों में सामान्य मूल्य का निर्धारण करना अपेक्षित है। यह देखने के बाद कि मै. कूपर चेंगशांग (शेनडॉंग) टायर कंपनी लि. बाजारी अर्थव्यवस्था की स्थितियों में प्रचालन कर रही है, प्राधिकारी ने पाटनरोधी नियमावली के दायरे के भीतर इसे एक उचित आधार माना है और यह माना है कि मै. कूपर चेंगशांग (शेनडॉंग) टायर कंपनी लि. के संबंध में निर्धारित सामान्य मूल्य पर चीन जन.गण. के उन समस्त अन्य निर्यातकों के लिए सामान्य मूल्य के रूप में विचार किया जाए, जिन्होंने जांच शुरुआत संबंधी अधिसूचना का उत्तर दिया है परंतु जिन्हें गैर-बाजार अर्थव्यवस्था की स्थितियों में प्रचालनरत पाया गया है अथवा जिन्होंने जांच शुरुआत संबंधी अधिसूचना का उत्तर नहीं दिया है।

### थाईलैंड के प्रतिवादी निर्यातकों के लिए सामान्य मूल्य

#### मै. मिकेलिन सियाम कं. लि.

95. प्राधिकारी को प्रस्तुत उत्तर के अनुसार जांच अवधि के दौरान दावा किए गए और सिंगापुर आधारित व्यापार कंपनी मैपीमैक्स, जिसने समस्त निर्यात किए हैं, द्वारा बाद में स्वीकृत और पृष्ठांकित भारत औसत सामान्य मूल्य पहुंच कीमत से संबंधित अन्य ब्यौरे के सत्यापन के दौरान \*\*\* अम.डॉ. प्रति कि.ग्रा. टीटीएफ बनता है।

#### मै ब्रिजस्टोन टायर मैन्यूफैक्चरिंग (थाईलैंड) कं. लि.

96. उन्होंने समस्त ब्यौरों के साथ निर्यातक प्रश्नावली का उत्तर देकर जांच शुरुआत का जवाब दिया है। उन्होंने ब्रिजस्टोन एशिया पैसिफिक पी टी ई लि. जिसके जरिए जांच अवधि

के दौरान भारत को किए गए निर्यातों का दावा किया गया है, के सिंगापुर व्यापार कंपनी कार्यालय में रिकॉर्डों के सत्यापन हेतु प्राधिकारी के क्षेत्र में दखल भी दी है। सत्यापन दल ने वस्तुतः उनके सिंगापुर स्थित कार्यालय का दौरा किया था परंतु सत्यापन के दौरान उपस्थित अधिकारियों ने यह तर्क दिया था कि उन्हें अपने अनुरोध पर पुनर्विचार करने की अनुमति दी जाए क्योंकि उनकी जानकारी में पूर्व में किए गए अनुरोधों में कुछ असंगतताएं आई हैं। उन्होंने पूर्व में प्रस्तुत सभी परिशिष्टों के पुनरावलोकन की मांग की। वस्तुतः ये संशोधित अनुरोध भी उपलब्ध नहीं थे क्योंकि उन्होंने संशोधित अनुरोध तैयार करने और उन्हें प्रस्तुत करने के लिए समय मांगा था। इस संबंध में उन्होंने परिशिष्ट-3-क, 3-ग, 4,5,6,7,8, 8 1, 8 1 तथा 9 के लिए उत्तरों को संशोधित करने की अनुमति मांगते हुए 9 सितंबर, 2009 के अपने पत्रों द्वारा निर्दिष्ट प्राधिकारी से लिखित अनुरोध भी किए थे। प्राधिकारी उनके अनुरोध से सहमत नहीं हुए क्योंकि उसे समानता की दृष्टि से इतने समय बाद व्यवहार्य नहीं पाया गया था। अतः वर्तमान जांच के प्रयोजनार्थ प्राधिकारी संबद्ध प्रतिवादी उत्पादक/निर्यातक को असहयोगी मानते हैं।

### थाईलैंड के समस्त असहयोगी निर्यातक

97. प्राधिकारी यह मानते हैं कि प्रतिवादी निर्यातक अर्थात् मै. मिकेलिन सियाम कंपनी लि. द्वारा दावा किए गए सामान्य मूल्य को थाईलैंड के अन्य सभी निर्यातकों के लिए सामान्य मूल्य के रूप में लिया जाए।

### निर्यात कीमत

चीन जन.गण. के समस्त प्रतिवादी निर्यातकों के लिए निर्यात कीमत  
मै. मिकेलिंग शेनयांग टायर कं. लि.

98. प्राधिकारी को परिशिष्ट-2 में प्रस्तुत सूचना के अनुसार जांच अवधि के दौरान भारतीय ग्राहकों को बेचे गए \*\*\* अलग-अलग परिवर्तकों/आकारों के कुल \*\*\* टीटीएफ सैट थे। सिंगापुर आधारित व्यापार कंपनी मैपीमैक्स, जिसने समस्त निर्यात किए हैं, द्वारा बाद में स्वीकृत और पृष्ठांकित भारत औसत सामान्य मूल्य पहुंच कीमत से संबंधित अन्य ब्यौरे के सत्यापन के दौरान \*\*\* अम.डॉ. प्रति कि.ग्रा. टीटीएफ बनता है।

### मै. कूपर चेंगशान (शेनडॉंग) टायर कंपनी लि.

99. जांच शुरुआत के उतर के साथ दायर परिशिष्ट-2 में प्रदत्त ब्यौरों के अनुसार संबद्ध उत्पादक/निर्यातक ने \*\*\* अलग-अलग आकारों/परिवर्तकों के कुल \*\*\* बस तथा ट्रक टायरों का निर्यात करने का दावा किया है। प्रत्येक बीजक के संबंध में सत्यापन हेतु प्रस्तुत अपेक्षित दस्तावेजों का सत्यापन किया गया था। समस्त निर्यात एफओबी आधार पर किए गए थे। अंतरदेशीय भाड़े, हैंडलिंग प्रभार तथा ऋण लागत, बैंक प्रभार एवं वैट नुकसान के लिए दावा

किए गए समायोजनों का सत्यापन किया गया था । चूंकि कोई पैकिंग लागत शामिल नहीं थी, इसलिए समस्त भार को लदान बिल से लिया गया था । प्रति किग्रा. एनईपी की गणना भारित औसत आधार पर की गई है, जो \*\*\* अम.डॉ. प्रति किग्रा. टीटीएफ बनती है ।

#### मै. एओलैस टायर कंपनी लि.

100. प्राधिकारी को प्रस्तुत परिशिष्ट-2 के अनुसार जांच अवधि के दौरान भारतीय ग्राहकों को कुल \*\*\* टीटीएफ सैटों की बिक्री की गई थी । अपेक्षित दस्तावेज सत्यापन हेतु प्रस्तुत किए गए थे । समस्त सौदे सीएनएफ आधार पर किए गए थे । समुद्री भाड़े, पत्तन प्रभार, अंतरदेशीय भाड़े, ऋण लागत, बैंक प्रभार एवं वेट नुकसान के लिए दावा किए गए समायोजनों का सत्यापन किया गया था । चूंकि कोई पैकिंग लागत शामिल नहीं थी, इसलिए समस्त भार को लदान बिल से लिया गया था । प्रति किग्रा. एनईपी की गणना भारित औसत आधार पर की गई है, जो \*\*\* अम.डॉ. प्रति किग्रा. टीटीएफ बनती है ।

#### मै. डबल कॉइन होल्डिंग लि.

101. जांच शुरुआत के उत्तर के साथ टायर परिशिष्ट-2 में प्रदत्त ब्यौरों के अनुसार संबद्ध उत्पादक/निर्यातक ने \*\*\* अलग-अलग आकारों/परिवर्तकों के कुल \*\*\* बस तथा ट्रक टायरों का निर्यात करने का दावा किया है । अपेक्षित दस्तावेजों को सत्यापन के लिए प्रस्तुत किया गया था । समस्त निर्यात एफओबी आधार पर किए गए थे । अंतरदेशीय भाड़े, हैंडलिंग प्रभार, बैंक प्रभार एवं वेट नुकसान के लिए दावा किए गए समायोजनों का सत्यापन किया गया था । चूंकि कोई पैकिंग लागत शामिल नहीं थी, इसलिए समस्त भार को लदान बिल से लिया गया था । प्रति किग्रा. एनईपी की गणना भारित औसत आधार पर की गई है, जो \*\*\* अम.डॉ. प्रति किग्रा. टीटीएफ बनती है ।

#### मै किंगडाओ डबल स्टार टायर इंडस्ट्रियल कं. लि.

102. जांच अवधि के दौरान भारत को जांच अवधि के दौरान केवल एक परिवर्तक अर्थात् केवल \*\*\* बीजकों/सौदों के कुल \*\*\* टायरों का निर्यात किया गया था । अपेक्षित दस्तावेजों को सत्यापन के लिए प्रस्तुत किया गया था । हैंडलिंग, अग्रेषण, अन्य प्रभारों, अंतरदेशीय भाड़े तथा ऋण लागत, बैंक प्रभार एवं वेट नुकसान के लिए दावा किए गए समायोजनों का सत्यापन किया गया था । चूंकि कोई पैकिंग लागत शामिल नहीं थी, इसलिए समस्त भार को लदान बिल से लिया गया था । प्रति किग्रा. एनईपी की गणना भारित औसत आधार पर की गई है, जो \*\*\* अम.डॉ. प्रति किग्रा. टीटीएफ बनती है ।

#### मै. शेनडॉंग हेगफेंग रबड़ एवं प्लास्टिक कंपनी लि.

103. जांच अवधि के दौरान भारत को जांच अवधि के दौरान एकमात्र पार्टी अर्थात् \*\*\* को केवल एक परिवर्तक अर्थात् केवल \*\*\* बीजकों/सौदों के कुल \*\*\* टायरों का निर्यात किया गया

था। अपेक्षित दस्तावेजों को सत्यापन के लिए प्रस्तुत किया गया था। पत्तन/हैंडलिंग, प्रभारों, अंतरदेशीय भाड़े तथा ऋण लागत, बैंक प्रभारों एवं वैट नुकसान तथा पैकिंग प्रभारों के लिए दावा किए गए समायोजनों का सत्यापन किया गया था। पैकिंग का भार नगण्य था इसलिए कुल भार को चूंकि कोई पैकिंग लागत शामिल नहीं थी, इसलिए समस्त भार को लदान बिल से लिया गया था। प्रति किग्रा. एनईपी की गणना भारित औसत आधार पर की गई है, जो \*\*\* अम.डॉ. प्रति किग्रा. टीटीएफ बनती है।

### मे. हेंगझाऊ जोंगसी रबड़ कंपनी लि.

104. प्राधिकारी को प्रस्तुत परिशिष्ट-2 के अनुसार जांच अवधि के दौरान भारतीय ग्राहकों को कुल \*\*\* टायर सैटों की बिक्री की गई थी, जिनमें \*\*\* आकारों/परिवर्तक के कुल \*\*\* बीजक/सौदे शामिल थे। ये समस्त सौदे या तो सी एन एफ या फिर एफओबी आधार पर किए गए थे, जिनमें परिशिष्ट-2 में दी गई सूचना के अनुसार \*\*\* सौदे सीआईएफ सौदे थे। अपेक्षित दस्तावेज सत्यापन के लिए प्रस्तुत किए गए थे। समुद्री भाड़े, पत्तन/हैंडलिंग प्रभार, अंतरदेशीय भाड़े, ऋण लागत, बैंक प्रभार एवं वैट नुकसान के लिए दावा किए गए समायोजनों का सत्यापन किया गया था। चूंकि कोई पैकिंग लागत शामिल नहीं थी, इसलिए समस्त भार को लदान बिल से लिया गया था। प्रति किग्रा. एनईपी की गणना भारित औसत आधार पर की गई है, जो \*\*\* अम.डॉ. प्रति किग्रा. टीटीएफ बनती है।

### शेनडॉंग जिनयू टायर कं. लि.

105 प्राधिकारी को प्रस्तुत परिशिष्ट-2 के अनुसार जांच अवधि के दौरान भारतीय ग्राहकों को कुल \*\*\* टायर सैटों की बिक्री की गई थी, जिनमें \*\*\* आकारों/परिवर्तक के कुल \*\*\* बीजक/सौदे शामिल थे। तथापि, सत्यापन के दौरान यह पाया गया था कि किए गए \*\*\* और \*\*\* के कुल सौदों को परिशिष्ट-2 का संकलन करते समय गलती से दोहरा दिया गया था। इसी प्रकार निर्यात किए गए टायरों की संख्या \*\*\* थी। ये समस्त सौदे या तो सी एन एफ या फिर एफओबी आधार पर किए गए थे। समुद्री भाड़े, पत्तन/हैंडलिंग प्रभार, अंतरदेशीय भाड़े तथा ऋण लागत, बैंक प्रभार एवं वैट नुकसान के लिए दावा किए गए समायोजनों का सत्यापन किया गया था। चूंकि कोई पैकिंग लागत शामिल नहीं थी, इसलिए समस्त भार को लदान बिल से लिया गया था। प्रति किग्रा. एनईपी की गणना भारित औसत आधार पर की गई है, जो \*\*\* अम.डॉ. प्रति किग्रा. टीटीएफ बनती है।

### ट्रेंगल टायर कं., लि. ("ट्रेंगल")

106. जांच अवधि के दौरान कुल \*\*\* टायरों का निर्यात किया गया था, जिनमें कुल \*\*\* बीजक शामिल थे। सत्यापन के दौरान उन्होंने इस बात की पुष्टि की है कि जांच अवधि के

दौरान उन्होंने केवल दो परिवर्तकों/आकारों में भारत को निर्यात किया है। अपेक्षित दस्तावेज सत्यापन हेतु प्रस्तुत किए गए थे। समस्त पोतलदान एफओबी आधार पर किए गए थे, पत्तन प्रभार, अंतरदेशीय भाड़े तथा ऋण लागत, बैंक प्रभार एवं वैट नुकसान के लिए किए गए समायोजनों का सत्यापन किया गया था। चूंकि कोई पैकिंग लागत शामिल नहीं थी, इसलिए समस्त भार को लदान बिल से लिया गया था। प्रति किग्रा. एनईपी की गणना भारित औसत आधार पर की गई है, जो \*\*\* अम.डॉ. प्रति किग्रा. टीटीएफ बनती है।

### शेनडॉंग वांडा बोटो टायर कं. लि.

107. जांच अवधि के दौरान कुल \*\*\* टायरों का निर्यात किया गया था, जिनमें कुल \*\*\* बीजक शामिल थे। सौदे सीआईएफ, सीएनएफ तथा एफओबी आधार पर किए गए थे। अपेक्षित दस्तावेज सत्यापन हेतु प्रस्तुत किए गए थे। समुद्री भाड़े, समुद्री बीमा, पत्तन प्रभार, अंतरदेशीय भाड़े तथा ऋण लागत, बैंक प्रभार एवं वैट नुकसान के लिए किए गए समायोजनों का सत्यापन किया गया था। चूंकि कोई पैकिंग लागत शामिल नहीं थी, इसलिए समस्त भार को लदान बिल से लिया गया था। प्रति किग्रा. एनईपी की गणना भारित औसत आधार पर की गई है, जो \*\*\* अम.डॉ. प्रति किग्रा. टीटीएफ बनती है।

### जिंगयुआन टायर ग्रुप कं. लि.

108. प्राधिकारी को प्रस्तुत परिशिष्ट-2 के अनुसार जांच अवधि के दौरान भारतीय ग्राहकों को कुल \*\*\* टायर सैटों की बिक्री की गई थी, जिनमें एक ही आकार/परिवर्तक के कुल \*\*\* बीजक/सौदे शामिल थे। अपेक्षित दस्तावेज सत्यापन के लिए प्रस्तुत किए गए थे। समस्त सौदे एफओबी आधार पर किए गए थे। पत्तन प्रभार, अंतरदेशीय भाड़े, बैंक प्रभार एवं वैट नुकसान के लिए दावा किए गए समायोजनों का सत्यापन किया गया था। चूंकि कोई पैकिंग लागत शामिल नहीं थी, इसलिए समस्त भार को लदान बिल से लिया गया था। प्रति किग्रा. एनईपी की गणना भारित औसत आधार पर की गई है, जो \*\*\* अम.डॉ. प्रति किग्रा. टीटीएफ बनती है।

### शेनडॉंग यिनबाओ टायर ग्रुप कंपनी लि.

109. जांच शुरुआत के उत्तर के साथ प्राधिकारी के पास दायर परिशिष्ट-2 के अनुसार उन्होंने जांच अवधि के दौरान \*\*\* परेषणों/बीजकों के जरिए भारत को दो परिवर्तकों अर्थात् \*\*\* तथा \*\*\* के रेडियल बस तथा ट्रक टायरों के \*\*\* सैटों का निर्यात करने का दावा किया है। अपेक्षित दस्तावेज सत्यापन के लिए प्रस्तुत किए गए थे। पोत लदान एफओबी आधार पर किए गए थे। पत्तन प्रभार, अंतरदेशीय भाड़े तथा ऋण लागत, बैंक प्रभार एवं वैट नुकसान के लिए दावा किए गए समायोजनों का सत्यापन किया गया था। चूंकि कोई पैकिंग



लागत शामिल नहीं थी, इसलिए समस्त भार को लदान बिल से लिया गया था। प्रति किग्रा. एनईपी की गणना भारत औसत आधार पर की गई है, जो \*\*\* अम.डॉ. प्रति किग्रा. टीटीएफ बनती है।

**झाओयुआन लिओ रबड़ कंपनी लि., अब शेनडॉंग लिंगलॉंग टायर कं. लि. के रूप में पुनः**

**नामित**

110. प्राधिकारी को प्रस्तुत परिशिष्ट-2 के अनुसार जांच अवधि के दौरान भारतीय ग्राहकों को कुल \*\*\* टायरों की बिक्री की गई थी, जिनमें कई आकारों/परिवर्तकों के कुल \*\*\* बीजक शामिल थे। यह दावा किया गया था कि उन्होंने विभिन्न व्यापारियों के जरिए विचाराधीन उत्पाद का निर्यात किया है, लेकिन यह दावा किया गया है कि इनमें से एक व्यापारी \*\*\* भारत में प्रत्यक्ष व्यापारी है, जिसे जांच अवधि के दौरान केवल एक परिवर्तक/आकार अर्थात् \*\*\* की बिक्री की गई थी। रिकॉर्डों के सत्यापन के दौरान यह पता चला था कि उक्त \*\*\* दुबई आधारित एक व्यापारी है, जिसके लिए बीजक जारी किए गए थे। यद्यपि, पोतलदान दुबई आधारित उक्त व्यापारी के कहने पर सीधे भारत को किए गए थे, तथापि प्राधिकारी को भारतीय ग्राहकों के संबंध में दुबई आधारित उक्त व्यापारी द्वारा जारी किए गए दस्तावेजों की प्राप्ति नहीं हुई है क्योंकि न तो उक्त व्यापारी ने जांच शुरुआत का उत्तर दायर किया है और न ही दस्तावेज अर्थात् बीजक, प्राप्ति, इस व्यापारी के प्रमाण-पत्र सत्यापन के लिए प्रस्तुत किए गए थे। अतः संबद्ध उत्पादक/निर्यातक के लिए निवल बिक्री कीमत और परिणामतः अलग-अलग पाटन मार्जिन का निर्धारण संभव नहीं हुआ है। उन्हें जारी की गई सत्यापन रिपोर्ट के संबंध में उन्होंने यह कहते हुए टिप्पणियां दायर की हैं कि \*\*\* का भारत में एक कार्यालय है और इसलिए इस व्यापारी के जरिए भारत को की गई उनकी बिक्री को स्वीकार किया जाना चाहिए। तथापि, उपर्युक्त स्पष्टीकरण के अनुसार व्यापारी के दुबई कार्यालय को संबोधित समस्त बीजक और जिनकी उपलब्धता दुबई स्थित उक्त व्यापारी की दस्तावेजों के संबंध में प्राधिकारी को न होने की स्थिति में निवल निर्यात कीमत तथा अन्य मूलभूत व्यौरों अर्थात् एल पी आदि और परिणामतः अलग-अलग पाटन मार्जिन तथा क्षति मार्जिन का निर्धारण इस उत्पादक के लिए नहीं किया जा सकता।

**मै. शेनडॉंग आची टायर कं. लि. तथा चीन जन.गण. के अन्य समस्त असहयोगी निर्यातक**

111. यद्यपि, शेनडॉंग आची टायर कंपनी लि. ने भी जांच शुरुआत संबंधी अधिसूचना का उत्तर दिया है, तथापि उक्त प्रतिवादी निर्यातक ने समस्तकारी दस्तावेजों के बिना पूर्णतः अपूर्ण और अपर्याप्त उत्तर दिया है। इसके अलावा, निर्धारित परिशिष्टों में सूचना प्रस्तुत नहीं की गई है और इसलिए उक्त निर्यातक को असहयोगी माना गया है।

112. चीन जन.गण. के अन्य समस्त निर्यातकों के संबंध में प्रतिवादी निर्यातकों के न्यूनतम मूल्यांकित सौदों पर निवल निर्यात कीमत के निर्धारण हेतु विचार किया गया है। कारखाना स्तर पर निवल निर्यात कीमत \*\*\* अम.डॉ. प्रति किग्रा./टीटीएफ बनती है।

### थाईलैंड के समस्त निर्यातकों के लिए निर्यात कीमत

#### मै. मिकेलिय सियाम कंपनी लि.

113. प्राधिकारी को प्रस्तुत परिशिष्ट-2 के अनुसार जांच अवधि के दौरान भारतीय ग्राहकों को \*\*\* अलग-अलग परिवर्तकों/आकारों के कुल \*\*\* टीटीएफ सैटों की बिक्री की गई थी। दावा की गई और सिंगापुर आधारित मैपीमेक्स व्यापार कंपनी, जिसके जरिए समस्त निर्यात किए गए थे, द्वारा बाद में स्वीकृत और पृष्ठांकित भारत औसत निवल निर्यात कीमत पहुंच कीमत से संबंधित अन्य ब्यौरों के सत्यापन के बाद \*\*\* अम.डॉ. प्रति किग्रा./टीटीएफ बनती है।

#### मै. ब्रिजस्टोन टायर मैनुफैक्चरिंग (थाईलैंड) कंपनी लि.

114. उन्होंने समस्त ब्यौरों के साथ निर्यातक प्रश्नावली का उत्तर देकर जांच शुरुआत का जवाब दिया है। उन्होंने ब्रिजस्टोन एशिया पैसिफिक पी टी ई लि. जिसके जरिए जांच अवधि के दौरान भारत को किए गए निर्यातों का दावा किया गया है, के सिंगापुर व्यापार कंपनी कार्यालय में रिकॉर्डों के सत्यापन हेतु प्राधिकारी के क्षेत्र में दखल भी दी है। सत्यापन दल ने वस्तुतः उनके सिंगापुर स्थित कार्यालय का दौरा किया था परंतु सत्यापन के दौरान उपस्थित अधिकारियों ने यह तर्क दिया था कि उन्हें अपने अनुरोध पर पुनर्विचार करने की अनुमति दी जाए क्योंकि उनकी जानकारी में पूर्व में किए गए अनुरोधों में कुछ असंगतताएं आई हैं। उन्होंने पूर्व में प्रस्तुत सभी परिशिष्टों के पुनरावलोकन की मांग की। वस्तुतः ये संशोधित अनुरोध भी उपलब्ध नहीं थे क्योंकि उन्होंने संशोधित अनुरोध तैयार करने और उन्हें प्रस्तुत करने के लिए समय मांगा था। इस संबंध में उन्होंने परिशिष्ट-3-क, 3-ग, 4,5,6,7,8, 8 1, 8 1 तथा 9 के लिए उत्तरों को संशोधित करने की अनुमति मांगते हुए 9 सितंबर, 2009 के अपने पत्रों द्वारा निर्दिष्ट प्राधिकारी से लिखित अनुरोध भी किए थे। प्राधिकारी उनके अनुरोध से सहमत नहीं हुए क्योंकि उसे समानता की दृष्टि से इतने समय बाद व्यवहार्य नहीं पाया गया था। अतः वर्तमान जांच के प्रयोजनार्थ प्राधिकारी संबद्ध प्रतिवादी उत्पादक/निर्यातक को असहयोगी मानते हैं।

#### थाईलैंड से समस्त असहयोगी निर्यातक

115. चीन जन.गण. के सभी अन्य निर्यातकों के संबंध में प्रतिवादी निर्यातकों के न्यूनतम मूल्यांकित सौदों पर निवल निर्यात कीमत के निर्धारण हेतु विचार किया गया है। इस प्रकार निवल निर्यात कीमत \*\*\* अम.डॉ./कि.ग्रा. टीटीएफ बनती है।

**पाटन मार्जिन**

116. प्राधिकारी नोट करते हैं कि तुलना उचित आधार पर की जानी चाहिए। प्राधिकारी ने टायर के एक सैट, ट्यूब तथा फ्लैब (टीटीएफ) के लिए कारखाना स्तर पर सामान्य मूल्य और निर्यात कीमत, दोनों का निर्धारण किया है।

**पाटन मार्जिन तालिका**

टीटीएफ का अम.डॉ./किग्रा.

निर्यातक का नाम	सामान्य मूल्य	निर्यात कीमत	पाटन मार्जिन	पाटन मार्जिन %
<b>चीन जन.गण.</b>				
क्विगडाओ डबल स्टार टायर इंड कंपनी लि.	***	***	***	25-30
हैंगझाऊ झोंगसी रबड़ कंपनी लि. तथा मै. हैंगझाऊ सनराइन रबड़ कंपनी लि.	***	***	***	10-15
एओलस टायर कंपनी लि.	***	***	***	20-25
शेनडॉंग वांडा बोटोटायर कंपनी लि.	***	***	***	30-35
ट्राइंगल टायर कंपनी लि.	***	***	***	15-20
शेनडॉंग इनबाओ टायर ग्रुप कंपनी लि.	***	***	***	20-25
शेनडॉंग जिनयू टायर कंपनी लि.	***	***	***	25-30
शेनडॉंग हेंनफेंग रबड़ एंड प्लास्टिक कंपनी लि.	***	***	***	15-20
डबल क्वाइन होल्डिंग लि.	***	***	***	15-20
कॉपर वेंगशांग (शेनडॉंग) टायर कंपनी लि.	***	***	***	30-35
जिंगयुआन टायर ग्रुप कंपनी लि.	***	***	***	25-30
मिकेलिन शेनयांग टायर कंपनी लि. मार्फत मिकेलिन एशिया- पैसिफिक इंपोर्ट-एक्सपोर्ट (एच के) लि.	***	***	***	50-55
चीन जन.गण. के अन्य सभी निर्यातक	***	***	***	90-95
<b>थाईलैंड</b>				
मिकेलिन सियाम कंपनी लि. मार्फत मिकेलिन एशिया-पैसिफिक इंपोर्ट-एक्सपोर्ट (एच के) लि.	***	***	***	90-95
थाईलैंड के अन्य सभी निर्यातक	***	***	***	110-115

## क्षति निर्धारण की कार्य प्रणाली और कारणात्मक संबंध की जांच

### घरेलू उद्योग को हुई क्षति

#### संचयी निर्धारण

117. पाटनरोधी नियमावली के अनुबंध II (iii) में यह उपबंध है कि जब एक से अधिक देश से हुए किसी उत्पाद के आयात की एक साथ पाटनरोधी जांच की जा रही है तो निर्दिष्ट प्राधिकारी ऐसे आयातों का संचयी निर्धारण करेगा जब वह यह निर्धारित करे कि :-

(क) प्रत्येक देश से आयातों के संबंध में पुष्टिकृत पाटन मार्जिन निर्यात कीमत के प्रतिशत के रूप में व्यक्त % से अधिक है और प्रत्येक देश से आयातों की मात्रा समान वस्तु के आयातों की 3% से अधिक है अथवा जहां अलग-अलग देशों का निर्यात 3% से कम है वहां आयातों का संचयी हिस्सा समान वस्तु के आयातों के 7% से अधिक है, और

(ख) आयातित वस्तु तथा समान घरेलू वस्तु के बीच प्रतिस्पर्धा की स्थितियों को देखते हुए आयातों के प्रभाव का संचयी निर्धारण उचित है ।

118. प्राधिकारी ने इस बात पर विचार किया कि क्या घरेलू उद्योग को हुई क्षति का संचयी निर्धारण उचित होगा । उपर्युक्तानुसार चीन और थाईलैंड से घरेलू उद्योग को हुई क्षति का संचयी निर्धारण करना उचित होगा:-

- i) प्रत्येक संबद्ध देश से पाटन मार्जिन निर्धारित सीमा से अधिक है,
- ii) प्रत्येक संबद्ध देश से आयातों का मूल्य निर्धारित सीमा से अधिक है,
- iii) निम्नलिखित कारकों के मद्देनजर संचयी निर्धारण उचित है:-

क) शामिल वस्तु समान वस्तुएं हैं और ये उसी बाजार में प्रतिस्पर्धा कर रही हैं;

ख) आयातित उत्पादों की बिक्री वितरण के समान माध्यम के जरिए और ग्राहकों की तुलनीय श्रेणी को की जा रही है;

ग) दोनों देशों के उत्पादों द्वारा बाजार में घरेलू उद्योग की कीमत में कटौती की जा रही है ।

घ) दोनों देशों से हुए आयातों में वृद्धि हो रही है ।

#### मांग का निर्धारण

119. वर्तमान जांच के प्रयोजनार्थ प्राधिकारी ने देश में उत्पाद की मांग या खपत को भारतीय उत्पादकों की घरेलू बिक्री और समस्त स्रोतों से हुए आयातों की राशि के रूप में परिभाषित

किया है। निम्नलिखित तालिका में इस प्रकार निर्धारित मांग डीजीसीआईएंडएस के आंकड़ा स्रोत पर आधारित है और प्रतिवादी निर्यातकों द्वारा सूचित निर्यात डीजीसीआईएंडएस आंकड़ों स्रोत में सूचित निर्यातों से काफी कम है :-

	इकाई	2004-05	2005-06	2006-07	जांच अवधि
संबद्ध देशों से आयात	मी.ट.	1361	5056	17458	28386
अन्य देशों से आयात	मी.ट.	107	616	1099	1106
घरेलू उद्योग द्वारा बिक्री	मी.ट.	9999	14596	19440	24159
मांग	मी.ट.	11467	20268	37997	53651

### आयात मात्रा तथा बाजार हिस्सा

120. संबद्ध देशों से संबद्ध उत्पाद के पाटित आयातों की मात्रा और भारत में बाजार बिक्री के प्रतिस्थापन के संबंध में उनका बाजार हिस्सा निम्नलिखित तालिका में दिया गया है :-

	इकाई	2004-05	2005-06	2006-07	जांच अवधि
आयात					
चीन	मी.ट.	1,361	5,046	16,861	27,396
थाईलैंड	मी.ट.	-	11	597	990
संबद्ध देश	मी.ट.	1,361	5,056	17,458	28,386
अन्य देश	मी.ट.	107	616	1,099	1,106
कुल आयात	मी.ट.	1468	5672	18557	29492
आयातों में बाजार हिस्सा					
चीन	%	92.70	88.95	90.86	92.89
थाईलैंड	%	-	0.19	3.21	3.36
संबद्ध देश	%	92.70	89.14	94.08	96.25
अन्य देश	%	7.30	10.86	5.92	3.75
भारत में उत्पादन के संबंध में आयातों का हिस्सा	%	7.31	23.09	69.27	103.73
घरेलू उद्योग द्वारा की गई बिक्री के संबंध में आयातों का हिस्सा	%	13.61	34.64	89.80	117.50
भारत में मांग के संबंध में आयातों का हिस्सा	%	11.87	24.95	45.95	52.91

121. पाटनरोधी नियमावली के अनुबंध-II के अनुसार निर्दिष्ट प्राधिकारी के लिए पाटित आयातों की मात्रा की जांच करते समय इस बात पर विचार करना अपेक्षित है कि क्या पाटित आयातों में समग्र रूप में या भारत में उत्पादन या खपत की तुलना में पर्याप्त वृद्धि हुई है।

प्राधिकारी नोट करते हैं कि संबद्ध देशों से हुए आयातों में इस अवधि के दौरान समग्र रूप में तथा भारत में उत्पादन या खपत की तुलना में वृद्धि हुई है ।

122. उपर्युक्त से यह स्पष्ट होता है कि क्षति अवधि के दौरान संबद्ध देशों से हुए आयातों में वृद्धि हुई है । इसके परिणामस्वरूप आधार वर्ष 2004-05 की तुलना में जांच अवधि के दौरान पाटित आयातों के बाजार हिस्से में वृद्धि हुई है और घरेलू उद्योग के बाजार हिस्से में गिरावट आई है । प्राधिकारी यह मानते हैं कि पाटित आयातों के कारण प्रतिकूल मात्रात्मक प्रभाव पड़ा है ।

### आयातों का कीमत प्रभाव

123. घरेलू उद्योग की निवल बिक्री प्राप्ति की गणना कर, शुल्क, छूट, कमीशन, भाड़ा, बीमा को छोड़कर बिक्री कीमत पर विचार करने के बाद की गई है । आयातों की पहुंच कीमत का निर्धारण डीजीसीआईएंडएस के आंकड़ा स्रोत के अनुसार 1% उतराई प्रभार और लागू मूल सीमाशुल्क के पश्चात भारित औसत सीआईएफ कीमत पर विचार करने के बाद किया गया है । विभिन्न कीमतों की प्रवृत्ति निम्नलिखित तालिका में दी गई है :-

	इकाई	2004-05	2005-06	2006-07	जांच अवधि
<b>सीआईएफ निर्यात कीमत</b>					
चीन	रु./किग्रा.	110.85	92.07	79.60	88.31
थाईलैंड	रु./किग्रा.	-	139.08	105.50	122.79
संबद्ध देश	रु./किग्रा.	110.85	92.17	80.48	89.51
<b>डीजीसीआईएंडएस के आंकड़ा स्रोत के अनुसार पहुंच मूल्य</b>					
चीन	रु./किग्रा.	130.11	104.07	88.24	95.98
थाईलैंड	रु./किग्रा.	-	157.20	110.96	133.45
संबद्ध देश	रु./किग्रा.	130.11	104.18	89.22	97.28
<b>घरेलू उद्योग की निवल बिक्री प्राप्ति</b>	रु./किग्रा.	***	***	***	***
<b>कीमत कटौती</b>					
चीन	रु./किग्रा.	(***)	***	***	***
सूचीबद्ध		(100)	135	280	256
थाईलैंड	रु./किग्रा.	-	(***)	***	***
सूचीबद्ध		-	(100)	159	120
संबद्ध देश	रु./किग्रा.	(***)	***	***	***
सूचीबद्ध		(100)	134	277	252

124. यह नोट किया जाता है कि:

क. चीन से सीआईएफ निर्यात कीमत तथा पहुंच कीमत में आधार वर्ष अर्थात् 2004-05 की तुलना में पर्याप्त गिरावट प्रदर्शित होती है। तथापि, पूर्ववर्ती वर्ष की तुलना में जांच अवधि के दौरान कीमत में वृद्धि हुई थी। थाईलैंड के मामले में भी पूर्ववर्ती वर्ष की तुलना में जांच अवधि के दौरान वृद्धि प्रदर्शित हुई है।

ख. चीन और थाईलैंड दोनों से खासकर वर्ष 2006-07 और जांच अवधि के दौरान आयातों की पहुंच कीमत घरेलू उद्योग की बिक्री कीमत और क्षति रहित कीमत से काफी कम रही है। इसके परिणामस्वरूप कीमत में अत्यधिक कटौती और कम कीमत पर बिक्री हुई है।

ग. आयातों के कारण बाजार में घरेलू उद्योग की कीमतों का ह्रास हो रहा है और कीमत में होने वाली उस वृद्धि में रुकावट आ रही है जो आयातों के अभाव में हो गई होती।

125. उपर्युक्त के मद्देनजर प्राधिकारी यह मानते हैं कि घरेलू उद्योग पर पाटित आयातों का प्रतिकूल कीमत प्रभाव पड़ा है।

### घरेलू उद्योग के आर्थिक मापदंड

126. उपर्युक्तानुसार वर्ष 2006-07 के बाद और जांच अवधि के दौरान संबद्ध देशों से संबद्ध वस्तु के पाटन में भारी वृद्धि हुई है। आटोमोबाइल के उत्पादन में वृद्धि और घरेलू उद्योग पर उसके परिणामी सकारात्मक प्रभाव को देखते हुए आवेदकों ने यह दावा किया है कि घरेलू उद्योग के निष्पादन से संबंधित कुछ मापदंडों में बजारी वृद्धि को प्रदर्शित करने के लिए इस अवधि के दौरान कुछ सुधार प्रदर्शित होगा। आवेदकों ने यह उल्लेख किया है कि एक इकाई के आटोमोबाइल के उत्पादन में वृद्धि होने के कारण संबद्ध वस्तु की बिक्री में 7 से 23 इकाई के बीच वृद्धि होती है। अतः उत्पाद की मांग में पर्याप्त वृद्धि को ध्यान में रखते हुए वर्ष दर वर्ष आधार पर घरेलू उद्योग के निष्पादन की जांच करना उचित है।

127. बिक्री, लाभ, उत्पादन बाजार हिस्से, उत्पादकता, निवेश पर आय अथवा क्षमता उपयोग में वास्तविक एवं संभावित गिरावट, घरेलू कीमतों को प्रभावित करने वाले कारकों, पाटन मार्जिन की मात्रा, नकद प्रभाव पर वास्तविक एवं संभावित नकारात्मक प्रभाव, मालसूची, रोजगार, मजदूरी, वृद्धि, पूंजी निवेश जुटाने की क्षमता के संबंध में उद्योग की स्थिति का आकलन करने के लिए समस्त संगत आर्थिक कारकों के मूल्यांकन पर निम्नानुसार चर्चा की गई है :-

**उत्पादन, क्षमता तथा क्षमता उपयोग**

128. इन वर्षों के दौरान घरेलू उद्योग के वास्तविक उत्पादन, क्षमता एवं क्षमता उपयोग को निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है :-

	इकाई	2004-05	2005-06	2006-07	जांच अवधि
क्षमता	मी.ट.	26270	32414	37366	37636
उत्पादन	मी.ट.	18622	21895	25190	27364
क्षमता उपयोग	%	70.89	67.55	67.42	72.71
उत्पादन में वृद्धि	%		17.58	15.05	8.57
मांग में वृद्धि	%		76.75	87.47	41.20

129. प्राधिकारी नोट करते हैं कि;

क. आधार वर्ष की तुलना में जांच अवधि के दौरान उत्पादन एवं क्षमता उपयोग दोनों में वृद्धि हुई है, उत्पाद एक नव विकसित उत्पाद है और इस उत्पाद की मांग में वृद्धि होती रही है और घरेलू उद्योग ने अपनी क्षमता तथा उत्पादन को बढ़ाए रखा है।

ख. वर्ष 2005-06 (77%) तथा 2006-07 (87%) दोनों वर्षों में उत्पाद की मांग में वृद्धि हुई है। जांच अवधि के दौरान भी मांग में 41% वृद्धि हुई थी।

ग. मांग में सतत वृद्धि के बावजूद उत्पादन में वृद्धि वर्ष 2005-06 में 17.58% से घटकर जांच अवधि में 8.57% हो गई। यद्यपि, घरेलू उद्योग के पास अप्रयुक्त क्षमता बनी रही।

**लाभ तथा निवेश पर आय**

130. इन वर्षों के दौरान घरेलू उद्योग के लाभ और निवेश पर आय का उल्लेख निम्नलिखित तालिका में किया गया है :-

	इकाई	2004-05	2005-06	2006-07	जांच अवधि
बिक्री कीमत	रु./किग्रा.	***	***	***	***
सूचीबद्ध		100.00	111.61	119.30	121.18
बिक्री की लागत	रु./किग्रा.	***	***	***	***
सूचीबद्ध		100.00	110.85	115.31	118.02
लाभ/हानि	रु./किग्रा.	(***)	(***)	(***)	(***)



सूचीबद्ध		-100.00	-99.07	-55.07	-59.87
लाभ/हानि	लाख रुपए	(***)	(***)	(***)	(***)
सूचीबद्ध		-100.00	-144.69	-106.56	-144.71
ब्याज पूर्व लाभ	लाख रुपए	(***)	(***)	***	***
सूचीबद्ध		-100.00	-268.90	325.85	137.21
लगाई गई पूंजी	लाख रुपए	***	***	***	***
सूचीबद्ध		100.00	158.28	185.37	210.16
निवेश पर आय	%	(***)	(***)	***	***
सूचीबद्ध		-100.00	-167.74	290.32	64.52

131. यह नोट किया जाता है कि:-

क. क्षति अवधि के दौरान घरेलू उद्योग की बिक्री कीमत और उत्पादन लागत दोनों में वृद्धि हुई है। यह नोट किया जाता है कि घरेलू उद्योग वर्ष 2006-07 तक लागत में हुई वृद्धि के अनुरूप अपनी कीमत को बढ़ाने में समर्थ था। तथापि, जांच अवधि के दौरान बिक्री लागत में हुई वृद्धि को ग्राहकों पर पूर्णतः नहीं डाला जा सका।

ख. आधार वर्ष से वर्ष 2006-07 के दौरान घरेलू उद्योग की प्रति किग्रा. लाभप्रदता में सुधार हुआ परंतु जांच अवधि में उसमें गिरावट आई। बिक्री मात्रा में पर्याप्त वृद्धि के बावजूद जांच अवधि में घरेलू उद्योग का समग्र घाटा आधार वर्ष की तुलना में अधिक रहा था।

ग. वर्ष 2005-06 तक लगाई गई पूंजी पर आय नकारात्मक रही थी जिसमें 2006-07 में सकारात्मक वृद्धि हुई और जांच अवधि में गिरावट आई।

### भारतीय उद्योग के बाजार हिस्से में परिवर्तन

132. घरेलू उद्योग और आयातों का बाजार हिस्सा निम्नलिखित तालिका में दिया गया है;

	इकाई	2004-05	2005-06	2006-07	जांच अवधि
घरेलू उद्योग की बिक्री	मी.ट.	9999	14596	19440	24159
संबद्ध देशों से आयात	मी.ट.	1361	5056	17458	28386
अन्य देशों से आयात	मी.ट.	107	616	1099	1106
कुल मांग	मी.ट.	11467	20268	37997	53651
घरेलू उद्योग का हिस्सा	%	87.20	72.01	51.16	45.03
संबद्ध देशों से आयात का हिस्सा	%	11.87	24.95	45.95	52.91

133. उपर्युक्त से यह नोट किया जाता है कि;

क. घरेलू बाजार में घरेलू उद्योग के हिस्से में लगातार और पर्याप्त गिरावट आई है जो आधार वर्ष में 87.20% से घटकर जांच अवधि में 45.03% हो गया है ।

ख संबद्ध देशों से हुए पाटित आयातों का बाजार हिस्सा जो वर्ष 2004-05 के दौरान केवल 11.87% था, जांच अवधि तक अत्यधिक बढ़कर 52.91% हो गया ।

### रोजगार

134. घरेलू उद्योग के रोजगार की स्थिति निम्नलिखित तालिका में दी गई है :-

	इकाई	2004-05	2005-06	2006-07	जांच अवधि
रोजगार	संख्या	***	***	***	***
सूचीबद्ध		100.00	131.72	151.25	157.66
एक लाख टायर उत्पादन पर कर्मचारियों की संख्या	संख्या	***	***	***	***
सूचीबद्ध		100.00	112.50	112.50	108.00

135. यह देखा गया है कि घरेलू उद्योग के पास कर्मचारियों की संख्या में आम तौर पर क्षमता एवं उत्पादन में वृद्धि के कारण मै. अपोलो टायर्स द्वारा रेडियल टायर संयंत्र को शुरू किए जाने के कारण मुख्य तौर पर क्षति अवधि में वृद्धि प्रदर्शित हुई है । इसके अलावा, पूर्ववर्ती दो वर्षों अर्थात् 2005-06 तथा 2007 की तुलना में जांच अवधि के दौरान उत्पादित टायरों की 1 लाख संख्या पर उद्योग द्वारा नियोजित व्यक्तियों की संख्या में गिरावट आई है ।

### मजदूरी

136. मजदूरी और उत्पादन लागत पर उसके प्रभाव का ब्योरा निम्नलिखित तालिका में दिया गया है :-

	इकाई	2004-05	2005-06	2006-07	जांच अवधि
मजदूरी	लाख रुपए	***	***	***	***
सूचीबद्ध		100.00	122.88	158.28	216.07

प्रति इकाई उत्पादन मजदूरी	रु./किग्रा.	***	***	***	***
सूचीबद्ध		100.00	104.66	117.02	147.09

137. यह नोट किया जाता है कि क्षति अवधि के दौरान मुद्रास्फीति का मुकाबला करने और रोजगार के स्तर को बढ़ाने के कारण सामान्य मजदूरी में हुई वृद्धि की वजह से मजदूरी में वृद्धि हुई है।

### उत्पादकता

138. इस अवधि के दौरान घरेलू उद्योग की उत्पादकता निम्नलिखित तालिका में दी गई है :-

	इकाई	2004-05	2005-06	2006-07	जांच अवधि
कर्मचारियों की संख्या	सं.	***	***	***	***
सूचीबद्ध		100.00	131.72	151.25	157.66
उत्पादन	मी.ट.	18622	21895	25204	27364
उत्पादकता	मी.ट.	***	***	***	***
सूचीबद्ध		100.00	89.24	89.48	93.16

139. प्राधिकारी नोट करते हैं कि वर्ष 2006-07 तक घरेलू उद्योग की उत्पादकता में गिरावट आई और आधार वर्ष की तुलना में जांच अवधि के दौरान उसमें वृद्धि हुई।

### घरेलू कीमतों को प्रभावित करने वाले कारक

140. संबद्ध देशों से हुए आयातों के कारण भारतीय बाजार में कीमत में पर्याप्त कटौती हो रही है तथा कम कीमत पर बिक्री हो रही है। आयातों की पहुंच कीमत घरेलू उद्योग की बिक्री कीमत तथा क्षति रहित कीमत से काफी कम है। इससे संबंधित स्थिति निम्नलिखित तालिका में दी गई है:

	इकाई	2004-05	2005-06	2006-07	जांच अवधि
कीमत कटौती					
चीन	%	(10-15)	20-25	50-55	45-50

थाईलैंड	%	-	(15-20)	15-20	2-7
संबद्ध देश	%	(10-15)	20-25	50-55	40-45

141. उपर्युक्त से यह नोट किया जाता है कि यद्यपि आधार वर्ष 2004-05 के दौरान कीमत में ऋणात्मक कटौती हुई थी, तथापि उसके बाद कीमत कटौती वर्ष 2005-06 में 21.58% से बढ़कर 2006-07 में 51.61% और जांच अवधि 43.39% हो गई ।

142. अलग-अलग प्रतिवादी निर्यातकों के संबंध में पहुंच मूल्य की गणना एफओबी कीमत को सीआईएफ कीमत में परिवर्तित करने के बाद की गई है, भाड़ा एवं बीमा संघटक को ऐसे प्रतिवादी निर्यातकों के लिए लिया गया है, जिन्होंने जांच अवधि के दौरान सीआईएफ/सीएनएफ आधार पर भारत को निर्यात किया है और जिसमें पहुंच कीमत की गणना के प्रयोजनार्थ सीआईएफ कीमत में मूल सीमाशुल्क संघटक को जोड़कर निर्धारणीय मूल्य निकालने के लिए 1% हैंडलिंग प्रभार जोड़ा गया है । पहुंच मूल्य की गणना हेतु प्रत्येक निर्यातक द्वारा दावा की गई एफओबी/सीएनएफ/सीआईएफ कीमत पर विचार किया गया है । मिकेलिन के संबंध में कंपनी के सिंगापुर स्थित व्यापारित भागीदार के मौके पर सत्यापन के दौरान कंपनी के दावे और पृष्ठांकन के अनुसार पहुंच मूल्य की अनुमति दी गई है । असहयोगी निर्यातकों के संबंध में पहुंच कीमत का निर्धारण न्यूनतम क्षतिरहित कीमत में उपर्युक्त संघटकों को जोड़कर किया गया है ।

अम.डॉ./कि.ग्रा.

कंपनी का नाम	उत्तर में दी गई सूचना के अनुसार आयात मात्रा (टीटीएफ सैट)/ट्यूबलैस	पहुंच कीमत	घरेलू उद्योग की निवल बिक्री प्राप्ति (अम.डॉ.)	कीमत कटौती
चीन जन.गण.				
क्विगडाओ डबलस्टार टायर इंड कंपनी लि.	***	***	***	(25-30%)
हैंगझाओ झोंगसी रबड़ कंपनी लि. तथा मै. हैंगझाऊ सनराइज रबड़ कंपनी लि.	***	***	***	(20-25%)
एओलस टायर कंपनी लि.	***	***	***	(25-30%)
शेनडॉंग वांडा बोटो टायर कंपनी लि.	***	***	***	(30-35%)
ट्रेंगल टायर कंपनी लि.	***	***	***	(15-20%)

शेनडॉंग इनबाओ टायर ग्रुप कंपनी लि.	***	***	***	(25-30%)
शेनडॉंग जिनयू टायर कंपनी लि.	***	***	***	(25-30%)
शेनडॉंग हेनफेंग रबड़ एंड प्लास्टिक कंपनी लि.	***	***	***	(10-15%)
डबल क्वाइन होल्डिंग लि.	***	***	***	(15-20%)
कॉपर चेंगशान (शेनडॉंग) टायर कंपनी लि.	***	***	***	(30-35%)
जिंगयूआन टायर ग्रुप कंपनी लि.	***	***	***	(25-30%)
मिकेलिन शेनयांग टायर कंपनी लि. मार्फत मिकेलिन एशिया-पेसिफिक इंपोर्ट-एक्सपोर्ट (एच के) लि.	***	***	***	(10-15%)
चीन जन.गण. के असहयोगी निर्यातक	***	***	***	(30-35%)
थाईलैंड	***	***	***	
मेकेलिन सियाम कं. लि.	***	***	***	(40-45%)
थाईलैंड के असहयोगी निर्यातक	***	***	***	(55-60%)

143. प्राधिकारी ने आयातों की पहुंच कीमत की तुलना क्षति रहित कीमत के साथ करने के बाद कम कीमत पर बिक्री की मात्रा निर्धारित की है। तुलना निम्नानुसार है:-

### कम कीमत पर बिक्री संबंधी तालिका

अम. डॉ./किग्रा.

कंपनी का नाम	उत्तर में दी गई सूचना के अनुसार आयात मात्रा (टीटीएफ सेट)/ट्यूबलैस	क्षति-रहित कीमत	पहुंच कीमत	कमकीमत पर बिक्री
चीन जन.गण.				
क्विगडाओ डबलस्टार टायर	***	***	***	(35-40%)

इंड कंपनी लि.				
हैंगझाओ झोंगसी रबड़ कंपनी लि.	***	***	***	(35-40%)
एओलस टायर कंपनी लि.	***	***	***	(35-40%)
शेनडोंग वांडा बोटो टायर कंपनी लि.	***	***	***	(40-45%)
ट्रेंगल टायर कंपनी लि.	***	***	***	(25-30%)
शेनडोंग इनबाओ टायर ग्रुप कंपनी लि.	***	***	***	(40-45%)
शेंगडोंग जिनयू टायर कंपनी लि.	***	***	***	(40-45%)
शेंगडोंग हेनफेंग रबड़ एंड प्लास्टिक कंपनी लि.	***	***	***	(20-25%)
डबल क्वाइन होल्डिंग लि.	***	***	***	(25-30%)
कॉपर चेंगशान (शेनडोंग) टायर कंपनी लि.	***	***	***	(45-50%)
जिंगयूआन टायर ग्रुप कंपनी लि.	***	***	***	(40-45%)
मिकेलिन शेनयांग टायर कंपनी लि. मार्फत मिकेलिन एशिया-पैसिफिक इंपोर्ट-एक्सपोर्ट (एच के) लि.	***	***	***	(20-25%)
असहयोगी निर्यातक	***	***	***	(95-100%)
थाईलैंड				
मेकेलिन सियाम कं. लि. मार्फत मिकेलिन एशिया-पैसिफिक इंपोर्ट-एक्सपोर्ट (एच के) लि.	***	***	***	(50-55%)
थाईलैंड के असहयोगी निर्यातक	***	***	***	(70-75%)

144. उपर्युक्तानुसार यह नोट किया जाता है कि:

- क. चीन और थाईलैंड से आयातों की पहुंच कीमत घरेलू उद्योग की बिक्री कीमत से काफी कम रही है जिससे कीमत में भारी कटौती हुई है ।
- ख. चीन और थाईलैंड से आयातों की पहुंच कीमत घरेलू उद्योग की क्षति रहित कीमत से काफी कम रही है जिससे अत्यधिक कम कीमत पर बिक्री हुई है ।

- ग. आयातों के कारण भारतीय बाजार में कीमत का हास हुआ है क्योंकि आयातों की वजह से कीमतों में जांच अवधि के दौरान लागत में हुई वृद्धि के अनुरूप वृद्धि नहीं हुई है ।

### मालसूची

145. घरेलू उद्योग के पास तैयार वस्तु की मालसूची निम्नानुसार रही है :-

	इकाई	2004-05	2005-06	2006-07	जांच
मालसूची	मी. ट.	***	***	***	***
सूचीबद्ध		100.00	150.39	233.16	245.13

146. यह नोट किया जाता है कि क्षति अवधि के दौरान घरेलू उद्योग के पास मालसूची में वृद्धि हुई है ।

### निवेश जुटाने की क्षमता

147. घरेलू उद्योग ने यह दावा किया है कि यदि पाटन जारी रहता है तो वे एक ओर उत्पाद की बढ़ती हुई मांग की स्थिति में और दूसरी ओर स्थापित क्षमता और मांग के बीच अंतर की स्थिति में पूंजी जुटाने में कठिनाई महसूस करेंगे ।

### नकद प्रवाह

148. घरेलू उद्योग के नकद प्रवाह की स्थिति में निम्नानुसार प्रवृत्ति प्रदर्शित हुई है:

	इकाई	2004-05	2005-06	2006-07	इकाई
नकद लाभ	लाख रुपए	***	***	***	***
सूचीबद्ध		100.00	127.29	426.22	423.36

149. नकद लाभ में वर्ष 2006-07 तक वृद्धि हुई परंतु जांच अवधि में गिरावट आई ।

### वृद्धि

150. विभिन्न मापदंडों पर विचार करते हुए घरेलू उद्योग की वृद्धि का विश्लेषण किया गया और प्रवृत्ति निम्नानुसार पाई गई:

	इकाई	2005-06	2006-07	जांच अवधि
उत्पादन	%	17.58	15.11	8.57
सूचीबद्ध		100.00	85.95	48.75
घरेलू बिक्री मात्रा	%	45.98	33.19	24.27
सूचीबद्ध		100.00	72.18	52.78
निवेश पर आय	%	(***)	***	(***)
सूचीबद्ध		100.00	402.56	189.74

151. कीमत मापदंडों के संबंध में घरेलू उद्योग नकारात्मक वृद्धि का सामना कर रहा है । यद्यपि उत्पादन तथा बिक्री मात्रा जैसे मात्रात्मक मापदंडों में सकारात्मक वृद्धि प्रदर्शित होती है तथापि, यह पाया गया है कि वृद्धि दर में गिरावट आ रही है ।

### घरेलू उद्योग को हुई क्षति के विरुद्ध तर्क

152. ऑल इंडिया टायर डीलर्स फैडरेशन ने यह आरोप लगाया है कि पिछले तीन से 4 वित्त वर्षों में अपोलो टायर्स तथा एम आरएफ टायर्स के वित्तीय परिणामों से स्पष्टतः यह पता चलता है कि उनके लाभ मार्जिन में इस तथ्य के बावजूद वृद्धि हो रही है कि विश्व भर में टायर उद्योग के मामले में लाभप्रदता अथवा पूंजी पर आय की दर ऐतिहासिक सत्यतता से कम रही है । आगे यह आरोप लगाया गया है कि क्रॉस प्लाई, बस/ट्रक टायरों के आयात के बावजूद घरेलू टायर विनिर्माताओं को कोई क्षति या लाभ की हानि अथवा बाजार हिस्से में नुकसान नहीं हुआ है क्योंकि वे देश में वाणिज्यिक वाहनों में द्विअंकीय वृद्धि के साथ 95% से 200% क्षमता पर प्रचालन कर रहे हैं । इस प्रकार, इस तर्क को स्वीकार नहीं किया जा सकता कि घरेलू प्रमुख उत्पादक रेडियल आयातों के कारण कोई नुकसान या क्षति उठा रहे हैं क्योंकि घरेलू प्रतिस्पर्धियों द्वारा बमुश्किल ऐसे किसी रेडियल का उत्पादन किया जाता है और उत्पादित मात्रा भी नगण्य तथा असंगत होती है ।

153. आगे यह आरोप लगाया गया है कि किसी भी समय घरेलू उद्योग ट्रक और बस रेडियल के घरेलू बाजार के लिए लाभ के प्रति गंभीर नहीं रहा है और उन्होंने हमेशा ट्रकों और बसों के लिए रेडियल प्रौद्योगिकी पर गौर किए बिना भारी मुनाफा कमाने के लिए क्रॉस प्लाई प्रौद्योगिकी अपनाकर क्रैप्टिव बाजार का शोषण करना चाहा है ।

154. शुरू की गई पाटनरोधी जांच से प्रयोक्ताओं और व्यापारियों में विश्वसनीयता का हास हुआ है क्योंकि भारत सरकार ने 24 नवंबर, 2008 को ट्रक तथा बस ट्रक रेडियलों के आयात पर पूर्ण निषेध/प्रतिबंध लगा दिया है ।



155. ऑल इंडिया टायर इंपोर्टर्स एंड ट्रेडर्स एसोसिएशन्स ने यह अनुरोध किया है कि रेडियल टायरों से घरेलू उद्योग को कोई क्षति नहीं हो सकती है। उन्होंने यह आरोप लगाया है कि घरेलू उद्योग देश की मांग को पूरा करने में विफल रहा है और यह भी कि संबद्ध पण्य वस्तु के समस्त तीनों विनिर्माता या तो अल्प मात्रा में उत्पादन कर रहे हैं या फिर संयुक्त क्षमता का उनका विस्तार स्थिर है। आगे यह आरोप लगाया गया है कि ऐसी स्थिति में संबद्ध सामग्री से जुड़ी लागत में वृद्धि होना लाजिमी है।

156. यह अनुरोध किया गया है कि प्रपत्र-IV-क के विश्लेषण से यह पता चलता है कि आधार वर्ष की तुलना में जांच अवधि के दौरान कार्यशील पूंजी में 339% से अधिक की वृद्धि हुई है। इससे घरेलू उद्योग द्वारा बढ़-चढ़कर पेश किए गए दावे का पता चलता है। ऐसी किसी वृद्धि का खास तौर पर उस स्थिति में कोई औचित्य नहीं है जब उसी अवधि के दौरान घरेलू उद्योग के नकद लाभ में कई गुना वृद्धि हुई है। प्राधिकारी से हमारा अनुरोध है कि वे इस पहलू की समग्र जांच करें।

157. यह पाया गया है कि घरेलू उद्योग वर्ष 2003-04 जब संबद्ध सामग्री की बिक्री मात्रा जांच अवधि के दौरान हुई बिक्री की लगभग 30% थी, घाटा उठा रहा था। बिक्री मात्रा में 300% से अधिक की वृद्धि होने के कारण घरेलू उद्योग ने सकारात्मक पीबीआईटी कमाना शुरू किया। इसी प्रकार, वर्ष 2003-04 के दौरान संबद्ध सामग्री के आयात नगण्य रहे थे। इससे यह पता चलता है कि घरेलू उद्योग को घाटा हो रहा था यद्यपि, संबद्ध सामग्री का कोई आरोपित पाटित निर्यात नहीं हुआ था। पाटनरोधी करारों में घरेलू उद्योग के लिए यह सिद्ध करना अपेक्षित है कि उसे पाटित आयातों के कारण जांच अवधि में वास्तविक क्षति हुई है। यह तथ्य कि घरेलू उद्योग कोई पाटन न होने के समय अपनी निकृष्टतम स्थिति में था, यह दर्शाता है कि घरेलू उद्योग को हुए घाटे के कुछेक अन्य कारण हैं न कि आरोपित पाटित वस्तु।

158. उन्होंने यह अनुरोध किया है कि लगाई गई पूंजी के दोनों संघटकों पर समान रूप से 22% को अपनाकर आय की गणना करना पूर्णतः गलत है और इसकी समीक्षा जरूरी है।

### प्राधिकारी द्वारा जांच

159. उपर्युक्तानुसार विभिन्न हितबद्ध पार्टियों द्वारा क्षति के बारे में किए गए अनुरोधों की जांच करने के बाद प्राधिकारी नोट करते हैं कि आयातों पर प्रतिबंध सहित इनमें से अधिकांश अनुरोध सामान्य स्वरूप के हैं और प्राधिकारी द्वारा इनका निवारण जरूरी है। तथापि, उपर्युक्त अनुरोधों में उठाए गए विशिष्ट मुद्दों के बारे में प्राधिकारी नोट करते हैं कि:

क. आंकड़ों की जांच करने के बाद यह पाया गया है कि घरेलू उद्योग की कार्यशील पूंजी में बिक्री मात्रा में तदनुरूपी वृद्धि और संवर्द्धित मालसूची के अनुरूप बढ़ोत्तरी हुई है।

ख. वर्तमान जांच के लिए क्षति अवधि वर्ष 2004-05 से जांच अवधि तक की है और क्षति पूर्व अवधि तथा जांचोत्तर अवधि, यदि कोई हो, के लिए अभिमत वर्तमान जांच के लिए प्रासंगिक नहीं हैं ।

### क्षति का निर्धारण

160. विभिन्न क्षति मापदंडों की जांच के बाद प्राधिकारी यह मानते हैं कि :

- क. संबद्ध देशों से पाटित आयातों की मात्रा में समग्र रूप में और भारत में संबद्ध वस्तु के कुल उत्पादन और बाजार मांग की तुलना में भी वृद्धि हुई है परिणामतः घरेलू उद्योग के बाजार हिस्से में गिरावट आई है ।
- ख. आयातों से कीमत में अत्यधिक कटौती हो रही है, जिससे घरेलू उद्योग पर कीमत ह्रासकारी प्रभाव पड़ा है । जांच अवधि के दौरान क्षति मार्जिन अधिक रहा है ।
- ग. यद्यपि, घरेलू उद्योग की उत्पादन और बिक्री मात्रा में वृद्धि हुई है, तथापि लाभप्रदता में सुधार के बाद गिरावट प्रदर्शित हुई है जबकि घरेलू उद्योग के बाजार हिस्से में गिरावट आई है ।
- घ. उत्पादन और बिक्री में वृद्धि होने के बावजूद वर्ष 2006-07 में बढ़ोत्तरी होने के बाद घरेलू उद्योग की बिक्री की प्रति इकाई लाभप्रदता में गिरावट आई है । लाभ में गिरावट आने के परिणामस्वरूप नकद लाभ तथा लगाई गई पूंजी पर आय में गिरावट आई है ।
- ड. उच्चतर क्षमता उपयोग के बावजूद बाजार हिस्से में गिरावट की वजह से घरेलू उद्योग के पास मालसूची में गिरावट आई है ।

161. प्राधिकारी यह मानते हैं कि घरेलू उद्योग से संबंधित विभिन्न मापदंडों से सामूहिक और संचयी रूप से यह सिद्ध होता है कि घरेलू उद्योग को वास्तविक क्षति हुई है ।

### कारणात्मक संबंध तथा अन्य कारकों का विश्लेषण

162. प्राधिकारी ने इस बात की जांच की है कि क्या अन्य मापदंडों से घरेलू उद्योग को क्षति हो सकती है । निम्नलिखित मापदंडों का विश्लेषण किया गया था:-

- क. तीसरे देशों से आयात-तीसरे देशों से संबद्ध वस्तु के आयात या तो नगण्य (न्यूनतम से कम) रहे हैं या फिर निर्यात कीमत काफी अधिक रही है । तीसरे देशों से हुए आयातों से घरेलू उद्योग को हुई क्षति प्रतीत नहीं होती है ।
- ख. मांग में कमी - संबद्ध वस्तु की मांग में वृद्धि हुई है । मांग में संभावित कमी की वजह से घरेलू उद्योग को क्षति प्रतीत नहीं होती है ।

- ग. खपत की पद्धति- खपत की पद्धति में कोई खास परिवर्तन नहीं देखा गया है । घरेलू उद्योग द्वारा आपूर्त उत्पाद संबद्ध देशों से आयातित सामग्री के साथ सीधी प्रतिस्पर्धा कर रहा है । विचाराधीन उत्पाद की मांग में वृद्धि प्रदर्शित हुई है और ऐसा प्रतीत नहीं होता है कि खपत की पद्धति से घरेलू उद्योग को क्षति हुई है ।
- घ. प्रतिस्पर्धा की स्थितियां - घरेलू उद्योग को क्षति पहुंचाने वाली प्रतिस्पर्धा की स्थितियों या व्यापार प्रतिबंधात्मक व्यवहारों का कोई साक्ष्य प्राधिकारी की जानकारी में नहीं लाया गया है ।
- ड. प्रौद्योगिकी विकास - क्षति अवधि के दौरान प्रौद्योगिकी में ऐसा कोई खास परिवर्तन प्रतीत नहीं होता है जिससे घरेलू उद्योग को क्षति हो सकती हो और नहीं । घरेलू उद्योग को क्षति पहुंचाने वाले प्रौद्योगिकी विकास का कोई साक्ष्य प्राधिकारी की जानकारी में लाया गया है ।
- च. घरेलू उद्योग का निर्यात निष्पादन - घरेलू बाजार में समान उत्पाद के विनिर्माण और बिक्री में घरेलू उद्योग को हुई क्षति और लाभप्रदता का निर्धारण करने के लिए घरेलू उद्योग के निर्यात निष्पादन को पृथक किया गया है और निर्धारण हेतु केवल घरेलू प्रचालन निष्पादन पर विचार किया गया है ।
- छ. लाभप्रदता: - उत्पादन में वृद्धि होने के कारण जांच अवधिक में घरेलू उद्योग की उत्पादकता में वृद्धि हुई है । अतः उत्पादकता में संभावित गिरावट घरेलू उद्योग को हुई क्षति का संभावित कारण नहीं है ।

### कारणात्मक संबंध को स्थापित करने वाले कारक

163. क्षति अवधि के दौरान घरेलू उद्योग के निष्पादन के विश्लेषण से यह पता चलता है कि संबद्ध देशों से हुए पाटित आयातों के कारण घरेलू उद्योग के निष्पादन में गिरावट आई है । इसकी पुष्टि निम्नलिखित द्वारा की जाती है:-

क. संबद्ध देशों से आयातों की पहुंच कीमत घरेलू उद्योग की बिक्री कीमत और उत्पादन लागत से काफी कम थी जिससे कीमत में काफी कटौती हुई । इसके प्रत्यक्ष परिणामस्वरूप घरेलू उद्योग लागत में वृद्धि के अनुरूप बिक्री प्राप्ति हासिल नहीं कर सका । परिणामतः घरेलू उद्योग के लिए कीमत का हास हुआ ।

ख. घरेलू उद्योग के समक्ष सकारात्मक कीमत कटौती और परिणामी कीमत हास के कारण लाभ, नकद प्रवाह और निवेश पर आय में गिरावट आई ।

ग. अत्यधिक सकारात्मक कीमत कटौती के परिणामस्वरूप संबद्ध देशों से हुए आयातों के बाजार हिस्से में वृद्धि हुई। इसके प्रत्यक्ष परिणामस्वरूप जहां भारत में मांग में पाटित आयातों के बाजार हिस्से में वृद्धि हुई, वहीं घरेलू उद्योग के हिस्से में गिरावट आई।

घ. अत्यधिक कीमत कटौती और घरेलू उद्योग के बाजार हिस्से में परिणामी गिरावट आने के परिणामस्वरूप एक ऐसी स्थिति उत्पन्न हुई जिसमें घरेलू उद्योग उच्चतर बाजार मांग तथा अनप्रयुक्त क्षमताओं के बावजूद अपनी बिक्री और उत्पादन मात्रा को बढ़ाने में असमर्थ रहा। परिणामतः लाभप्रदता में भी गिरावट आई।

164. अतः प्राधिकारी यह मानते हैं कि संबद्ध देशों से हुए पाटित आयातों के कारण घरेलू उद्योग के निष्पादन में गिरावट आई है।

### भारतीय उद्योग के हित तथा अन्य मुद्दे

165. प्रयोक्ताओं ने यह तर्क दिया था कि ट्रक परिवहन देश के वाणिज्य की जीवन रेखा तथा वस्तुओं के संभार तंत्र और आवागमन के साधन के रूप में कार्य करता है। टायर की कीमत का देश में वस्तु के आवागमन और वस्तु की कीमत पर प्रभाव पड़ता है। अतः परिवहन के साधन को सस्ता रखना जरूरी है ताकि वस्तुओं की कीमत को वहनीय सीमा में रखा जा सके। किसी ट्रक ऑपरेटर के लिए टायर की कीमत व्यय के मामले में डीजल की कीमत के बाद आती है।

166. प्राधिकारी नोट करते हैं कि पाटनरोधी शुल्क का उद्देश्य सामान्यतः पाटन के अनुचित व्यापार व्यवहार द्वारा घरेलू उद्योग को हुई क्षति को समाप्त करना है ताकि भारतीय बाजार में ऐसी खुली और उचित प्रतिस्पर्धा की स्थिति बहाल की जा सके जो देश के सामान्य हित में है। पाटनरोधी उपाय लागू किए जाने से संबद्ध देशों से होने वाले आयात किसी भी रूप में प्रतिबंधित नहीं होंगे और इस प्रकार उपभोक्ताओं के लिए उत्पादों की उपलब्धता प्रभावित नहीं होगी।

### प्रकटन विवरण पर विभिन्न हितबद्ध पार्टियों से प्राप्त टिप्पणियां

#### घरेलू उद्योग

167. घरेलू उद्योग ने कूपर चेंगशांग को बाजार अर्थव्यवस्था का व्यवहार प्रदान किए जाने का विरोध किया है और यह दावा किया है कि संगणित क्षति मार्जिन आयात के समय घोषित कीमतों के आधार पर सीमाशुल्क आंकड़ों के अनुसार उनकी गणनाओं से कम हैं। उनके अनुरोध संक्षेप में निम्नानुसार हैं :-

- i. कूपर चेंगशांग (शेनझांग) टायर कंपनी लि. को बाजार अर्थव्यवस्था का दर्जा प्रदान किए जाने का प्रस्ताव स्वामित्व एवं आर एम आपूर्तियों/खरीद की वजह से गलत है। यह दावा किया गया है कि शेयरधारकों में से एक शेयरधारक

चीन सरकार के स्वामित्व और नियंत्रण वाली चीन की एक कंपनी है और रोंगचेंग रबड़ फैक्ट्री मूल फैक्ट्री है जो चीन सरकार की कंपनी थी । यह दावा किया गया है कि कंपनी के प्रमुख व्यक्ति विगत में और आज भी कम्युनिस्ट पार्टी के समस्त वरिष्ठ व्यक्ति हैं और संयुक्त उद्यम होने की वास्तविकता ही पर्याप्त है । यह भी दावा किया गया है कि यह कंपनी एक अन्य कंपनी समूह का एक भाग है और ऐसा प्रतीत होता है कि इस तथ्य को निर्दिष्ट प्राधिकारी से छिपाया गया है ।

- ii. यह दावा किया गया है कि आर एम के मोर्चे पर बीड वॉयर तथा स्टील कोड की आपूर्ति संबद्ध कंपनी-रोंगचेंग स्टील कोड कंपनी लि. द्वारा की जा रही है, संबद्ध कंपनी ने इस बारे में कोई उत्तर नहीं दिया है और कंपनी ने कोई साक्ष्य उपलब्ध नहीं कराया है ताकि निविष्टियों की कीमत में बाजार मूल्य के पर्याप्त प्रदर्शन की पुष्टि की जा सके ।
- iii. घरेलू उद्योग द्वारा इंगित अन्य मुद्दे हैं - ऐसी कोई सूचना नहीं है कि पुस्तिकाएं आई ए एस के अनुरूप हैं ? प्रश्नावली के उत्तर में समग्र समूह का उत्तर शामिल नहीं है । बीड वॉयर तथा स्टील कोड के कारोबार में संलग्न कंपनियों ने उत्तर नहीं दिया है । प्राधिकारी ने सततरूप से यह माना है कि समग्र समूह को प्रश्नावली का उत्तर देना चाहिए (सिरेमिक टाइल्स मामले का निर्णय) और कंपनी के रूपांतरण के बारे में कोई सूचना नहीं है ।
- iv. जिन कंपनियों को बाजार अर्थव्यवस्था का व्यवहार प्रदान नहीं किया गया है, उनके मामले में सामान्य मूल्य का निर्धारण गलत है । यह अनुरोध किया गया है कि प्रस्तावित निर्धारण माननीय उच्चतम न्यायालय के उस आदेश के खिलाफ है जिसमें स्पष्ट तौर पर यह निर्णय दिया गया है कि पैरा 7 में प्रदत्त विभिन्न विकल्प क्रमबद्ध हैं और यह कि उनका अनुपालन किया जाना चाहिए । कंपनियों को एक बार एम ई टी का अपात्र घोषित किए जाने के बाद चीन में लागत या कीमत को स्वीकार नहीं किया जा सकता, भले ही वह एम ई टी प्रदत्त किसी कंपनी से संबंधित हो । अनेक ई सी मामले में यह सिद्ध किया गया है कि एम ई टी की अपात्र कंपनियों के संबंध में सामान्य मूल्य एम ई टी प्रदत्त कंपनियों पर आधारित नहीं हो सकता । कूपर के सामान्य मूल्य को अपनाने के लिए प्रदत्त कारण अत्यंत अनुचित हैं और भारतीय उत्पादकों के प्रति पक्षपातपूर्ण हैं । पैरा 7 में उल्लिखित किसी अन्य उचित आधार को चीन की लागत और कीमत का तात्पर्य निकालने के लिए पढ़ा जाए । आगे यह अनुरोध किया गया है कि याचिकाकर्ता द्वारा बाजार अर्थव्यवस्था वाले तीसरे देशों में कीमत के बारे में प्रदत्त साक्ष्य की अनदेखी की जाए ।
- v. प्रतिवादी कंपनियों के संबंध में निर्यात कीमत का निर्धारण गलत है । निर्यात कीमत की तुलना चीनी सीमाशुल्क आंकड़ों से की जानी चाहिए जिनमें भारी अंतर दिखाया गया है । दावा की गई निर्यात कीमत की तुलना वस्तु के आयात के समय सीमाशुल्क प्राधिकारियों को घोषित सूचना के साथ की गई है । परिणामतः पाटन मार्जिन और क्षति मार्जिन दोनों को अत्यंत कम दर्शाया गया है । घरेलू उद्योग ने नाइलोन फिलामेंट यार्न, विस्कोस फिलामेंट यार्न,

सीडीआर के मामले में निर्दिष्ट प्राधिकारी के पूर्ववर्ती निर्णयों का हवाला दिया है जिनमें निर्दिष्ट प्राधिकारी ने निर्यातकों के दावों को खारिज किया है और उनमें सीमाशुल्क के आंकड़ों के अनुसार अंतर की सीमा तक संशोधन किया है ।

- vi. पाटनरोधी शुल्क की सिफारिश अम.डॉ. के रूप में प्रति टायर शुल्क की राशि के रूप में व्यक्त निर्धारित मात्रा के अनुसार की जानी चाहिए । क्रॉस प्लाइ टायर के मामले में शुल्क लगाया जाना, निविष्टि लागत में परिवर्तन करना, उत्पाद की व्यापक रेंज को शामिल करना, मेटकोक, एन बी आर और विट्रीफाईट टॉयलों के मामलों में मुद्दों और सेस्टेट के निर्णयों के कार्यान्वयन और परिवर्तन को इसे न्यायोचित ठहराने के लिए उठाया गया है ।
- vii. उल्लंघन को रोकने के लिए विचाराधीन उत्पाद के क्षेत्र को सुपरिभाषित किया जाना चाहिए ।

### प्राधिकारी द्वारा जांच

168. प्राधिकारी ने घरेलू उद्योग के अनुरोधों को नोट किया है और यह निष्कर्ष निकाला है कि कूपर को प्रदत्त एम ई टी व्यवहार स्थापित परंपरा के अनुरूप है । प्राधिकारी द्वारा सत्यापित रिकॉर्डों से स्पष्टतः इस बात की पुष्टि होती है कि कंपनी बाजार अर्थव्यवस्था की स्थितियों में प्रचालन कर रही है । इसकी पुष्टि इस तथ्य से होती है कि संबद्ध निर्यातक की आर एम लागत कमावेश वही है जैसी कि घरेलू उद्योग ने प्रकटन विवरण में पहले ही बताई है । जहां तक एन एम अर्थव्यवस्था की स्थितियों में प्रचालनरत अन्य निर्यातकों के लिए एन वी को अपनाए जाने का संबंध है, प्राधिकारी यह निष्कर्ष निकालते हैं कि ई सी मामलों का हवाला देना संगत नहीं है क्योंकि भारत में निर्दिष्ट प्राधिकारी के लिए ई सी द्वारा अपनाई गई । इसी द्वारा अपनाई गई प्रक्रिया का पालन करना जरूरी नहीं है । जहां तक पाटन एवं क्षति मार्जिनों की गणना हतु क्रमशः एन ई पी और एल पी का संबंध है, प्राधिकारी यह निष्कर्ष निकालते हैं कि अलग-अलग प्रतिवादी निर्यातकों के संबंध में निर्धारित ये कीमतें सत्यापित आंकड़ों पर आधारित हैं और इस प्रकार इनका सही निर्धारण किया गया है । जहां तक सीमाशुल्क आंकड़ों के साथ असंगतता का संबंध है, प्राधिकारी नोट करते हैं कि दुबई, हांगकांग और सिंगापुर में ऐसे कई व्यापारी हैं जो भारत में चीन के टायरों का विपणन भी करते हैं । इनमें से किसी व्यापारी ने जांच शुरुआत का उत्तर नहीं दिया है और इस प्रकार ये सभी अवशिष्ट श्रेणी में आते हैं जिसमें प्राधिकारी द्वारा प्रस्तावित शुल्क काफी अधिक है ।

### ऑल इंडिया टायर डीलर्स फेडरेशन

169. यह दावा करते हुए कि सीमाशुल्क टैरिफ नियमावली, 1965 के नियम 16 के अंतर्गत क्षति का निर्धारण उचित और संतुलित नहीं है, उन्होंने यह आग्रह किया है कि प्राधिकारी को घरेलू उद्योग के क्षति के बारे में झूठे दावों के आधार पर पाटनरोधी शुल्क नहीं लगाना चाहिए । इसके संबंध में यह दावा किया है कि ऐसा करना उन्होंने अपने तर्क के समर्थन में प्रस्तुत

किए गए वास्तविकता से अधिक असंगत आंकड़ों के अनुसार बाजारी वास्तविकताओं से असंगत हैं। इस संदर्भ में उनके अनुरोधों का सारांश निम्नानुसार है :-

- i. जांच प्राधिकारी ने घटनाओं के बारे में अत्यंत संकीर्ण दृष्टिकोण अपनाया है जिससे इस शिकायत में शामिल घरेलू टायर निर्माताओं को अनुचित लाभ मिला है।
- ii. भारत में चीन से आयातित और अपोलो टायर्स, जे. के. टायर्स तथा एम आर एफ टायर्स लि. द्वारा स्थानी रूप से उत्पादित इन रेडियल टायरों के बीच गुणवत्ता प्रमाणन संबंधी भारी अंतर है। चीन के ब्रांड टायरों की भीतरी पर्त पर अनिवार्य गुणवत्ता मानक के साथ आते हैं और वे अमरीका तथा यूरोप जैसे अत्यधिक विकसित देशों में प्रचलित जवाबदेही वाले उत्पाद मानदंडों पर खरे उतरते हैं जबकि इस श्रेणी के भारतीय रेडियल टायरों के साथ उनकी भीतर सतह पर गुणवत्ता और सुरक्षा की कोई मार्किंग नहीं होती है।
- iii. समूचे देश में घरेलू बाजार में टायर व्यापारी घरेलू भारतीय टायर विनिर्माताओं और आयातकों द्वारा तथा विश्व भर के अन्य भागों के आयातकों द्वारा आपूर्त टायरों की बिक्री और सेवा में संलग्न हैं। अतः टायर उपभोक्ता/प्रयोक्ता कीमत, इन टायरों की वारंटी और सेवा से सीधे संबंधित होते हैं।
- iv. प्रकटन विवरण में कहीं भी यह उल्लेख नहीं किया गया है कि घरेलू ट्रक/बस रेडियलों की विफलता दर क्या रही है और पिछले एक दशक से अधिक समय से ये ट्रक/बस आपरेटरों तथा व्यापारियों में लोकप्रिय क्यों नहीं रहे हैं।
- v. जे.के. टायर (जिसने मै. विक्रांत टायर्स, कर्नाटक, जो एक संयुक्त क्षेत्र की कंपनी है, को अपने अधिकार में ले लिया है), ने पिछले कई वर्षों से भारतीय प्रतिस्पर्धियों में अधिकतम उत्पादन क्षमता हासिल नहीं की थी और वह भारत में ट्रक/बस रेडियलों का कोई आयात न होने की स्थिति में भी पर्याप्त बाजार हिस्सा सृजित नहीं कर सका था। वस्तुतः उस अवधि में इस टायर कंपनी का वारंटी दावा डीलरों को की गई उसकी बिक्री का 27% था। इससे केवल यह पुष्टि होती है कि घरेलू रेडियल को अयातों के कारण कोई क्षति नहीं पहुंची है और इस मामले के अन्य दो आवेदक अपोलो टायर, एम आरएफ लि. ने ट्रक/बस रेडियल बाजार में बाद में प्रवेश किया है और एम आर एफ पुनर्स्थापन बाजार में गंभीर गुणवत्ता और निष्पादन विफलता के कारण अपने रेडियलों की बिक्री और विपणन में असावधान और अनियमित रहा है। इसी प्रकार मै. अपोलो टायर्स जैसे एम आर एफ लि. ने अपने बड़ौदा स्थित संयंत्र में उस समय से काफी बाद ट्रक/बस रेडियल टायर उत्पादन शुरू किया था जब आयात पहले से ही हो रहे थे और उनकी सुविधाएं उनकी मौजूदा यात्री कार रेडियल उत्पादन केन्द्रों का मात्र लघु विस्कार हैं। इस प्रकार ये प्रतिस्पर्धी व्यापारियों और परिवहन ऑपरेटरों की लगातार मांग के बावजूद ट्रक/बस रेडियल उत्पादकों के बीच गंभीर नहीं रहे हैं।
- vi. व्यापारियों और ट्रांसपोर्टर्स से आधारभूत सूचना लेने के लिए विस्थापन बाजार का दौरा न करते हुए पाटनरोधी जांचकर्ताओं ने किसी उचित जांच के बिना इन तीनों शिकायतकर्ताओं और घरेलू उद्योग के कीमत और उत्पादन आंकड़ों को स्वीकार किया है।

- vii. विगत में बी आई सी पी द्वारा घरेलू टायर उद्योग के बारे में किए गए कई अध्ययनों में बार-बार यह उल्लेख किया गया है कि ये विनिर्माता कीमत घट-बढ़, आपूर्ति को बढ़ाने और सीमाशुल्क में कमी का लाभ उठाने में संलग्न रहते हैं।
- viii. जांच अवधि से पूर्व, उसके दौरान और उसके बाद प्रमुख घरेलू टायर विनिर्माताओं के वित्तीय परिणामों से स्पष्टतः यह पता चलता है कि कच्ची सामग्री की कीमत में 25% की गिरावट (औसतन) आने के बावजूद टायर की कीमत में तदनुसार कमी नहीं की गई है जितनी कि उसमें उस स्थिति में वृद्धि की गई थी जब कच्ची सामग्री कीमत में बढ़ोतरी हुई थी। वर्ष 2004-05 से 2009 की तीसरी तिमाही की अवधि इस बात का प्रमाण है कि इन शिकायतकर्ता टायर कंपनियों द्वारा की गई कीमत वृद्धि को कच्ची सामग्री में आई भारी गिरावट के अनुरूप कभी भी कम नहीं किया गया है।
- ix. उन्होंने इस अवधि के दौरान उत्पाद शुल्क का अनुचित लाभ उठाने का मामला उठाया है क्योंकि टायरों पर उत्पाद शुल्क पिछले 5 वर्षों में 32% से घटाकर 8% कर दिया गया है अतः घरेलू टायर की कीमत में तथाकथित ट्रक/बस रेडियलों की कीमत सहित समान दर से 25%-30% तक की वृद्धि दिखाई गई है जबकि चीन जन.गण. से आयातित विदेशी ब्रांड कच्ची सामग्री की कीमत में परिवर्तन के अनुसार घरेलू भारतीय बाजार में बेचे गए हैं और ये हर प्रकार से 30%-35% तक सस्ते हैं। इसके अलावा, चीन के टायर उत्पादकों के पास किफायतें ट्रक/बस रेडियलों के लिए एम आर एफ लि., अपोलो टायर्स जैसे प्रमुख टायर उत्पादकों की तुलना में 20-30 गुना अधिक है और इस प्रकार उनकी कीमतें घरेलू भारतीय ब्रांडों की तुलना में कम होना लाजिमी है। अतः "प्रकटन विवरण" में उल्लिखित पाटनरोधी मार्जिन जांचकर्ताओं द्वारा चुनिंदा ढंग से ली गई अधूरी और गलत सूचना पर आधारित है। विवरण में उल्लिखित पाटन मार्जिन को निर्दिष्ट प्राधिकारी द्वारा कोई अंतिम निर्धारण करने के लिए सिरे से खारिज किया जाना चाहिए।
- x. "प्रकटन विवरण" पाटनरोधी शुल्क का विरोध करने वाली हितबद्ध पार्टियों, जिनमें ओ ई ईन, टायर व्यापारी तथा लाखों ट्रक/बस ऑपरेटर शामिल हैं, के वास्तविक और तथ्यात्मक ढंग से विधिवत समर्थित तर्कों को पूर्ण महत्व देने में विफल रहा है।
- xi. निर्दिष्ट प्राधिकारी को भारतीय अर्थव्यवस्था और बढ़ते हुए सड़क परिवहन क्षेत्र, जो देश के विकास की रीढ़ की हड्डी है, पर व्यापक और अनुकंपापूर्ण दृष्टिकोण अपनाना चाहिए।

### ऑल इंडिया कॉन्फेडरेशन ऑफ गुड्स ऑनर्स, एसोसिएशन्स

170. उनके अनुरोध संक्षेप में निम्नानुसार हैं :-

- i. वे इस निष्कर्ष के लिए दिए गए तर्काधार को समझने में असमर्थ हैं कि क्षति के विभिन्न मापदंडों की जांच करने के बाद और कुल उत्पादन एवं बाजार भाग की तुलना में आयातों की मात्रा में वृद्धि होने के परिणामस्वरूप घरेलू उत्पादकों के हिरसे में गिरावट आई है। उन्होंने यह भी उल्लेख किया है कि वे संबद्ध वस्तु के आयातों में हुई वृद्धि



के साथ-साथ उत्पादन और बिक्री मात्रा में वृद्धि के बावजूद घरेलू उद्योग की लाभप्रदता में गिरावट का कोई संबंध देखने में असमर्थ हैं ।

- ii. उन्होंने घरेलू विनिर्माताओं के बाजार हिस्से में गिरावट के बीच कोई संबंध स्थापित करने के तर्क पर सवालिया निशान खड़ा किया है, जिसके परिणामस्वरूप रेडियल और बस टायरों के आयात की वजह से मालसूचियों में वृद्धि हुई है ।
- iii. उनके अनुसार यद्यपि, उन्हें यह नोट करने हुए राहत महसूस हो रही है कि प्राधिकारी इस बात से सहमत हैं कि पाटनरोधी शुल्क का प्रयोजन पाटन के अनुचित व्यापार व्यवहार द्वारा घरेलू उद्योग द्वारा हुई क्षति को समाप्त करना है और भारतीय बाजार में खुली और उचित प्रतिस्पर्धा की स्थिति को बहाल करना है जो देश के समान हित में है । तथापि, प्राधिकारी का यह निष्कर्ष कि पाटनरोधी निष्कर्ष लगाए जाने से संबद्ध देशों से होने वाले आयात किसी भी रूप में सीमित नहीं होंगे और इसलिए उपभोक्ताओं के लिए उत्पादों की उपलब्धता प्रभावित नहीं होगी, आश्चर्यपूर्ण है और तथ्य से परे प्रतीत होता है ।
- iv. उन्होंने यह आरोप लगाया है कि घरेलू टायर विनिर्माता पारंपरिक रूप से उपभोक्ताओं के विरोधी और अपनी जरूरतों के प्रति संवेदनशील रहे हैं । अनुचित कीमतों का नियतम करने के लिए उन्होंने औद्योगिक लागत एवं कीमत ब्यूरो (बीआईसीपी) पर टिप्पणी की है । पुनश्च उपभोक्ताओं की इस शिकायत पर कि घरेलू टायर निर्माता एकाधिकार का बर्ताव कर रहे हैं, एकाधिकार एवं प्रतिबंधित व्यापार व्यवहार आयोग (एम आर टी पी सी) को "रोकथाम एवं निवारण आदेश" जारी करना पड़ा था । उपभोक्ताओं का उसी तारीख से और कुछ हद तक आखिरी पैसे तक टायर कीमत निर्धारण में घरेलू टायर उद्योग के कोप का भाजन बनना पड़ा है ।
- v. उपभोक्ता दशकों से घरेलू टायर उद्योग से यह मांग कर रहे हैं कि उन्हें वाणिज्यिक वाहनों के लिए आधुनिक प्रौद्योगिकी युक्त रेडियल टायर उपलब्ध कराए जाएं । उन्होंने एक मत से इसको नकार दिया और ऐसा करना जारी रखा ।
- vi. उनके अनुसार, ऑटोमोटिव टायर मैनु. एसो. (एटीएमए) के महानिदेशक, जो वर्तमान मामले में याचिकाकर्ता हैं, ने कुछ सप्ताह पहले ही यह कहा था कि "ट्रक तथा बस टायरों का रेडियलाइजेशन इस समय यात्री कार टायरों के मामले में 95% की तुलना में लगभग 10% है उनके अनुसार भारत में अनेक ट्रक/बस ऑपरेटर केवल एक या दो वाहनों के मालिक हैं और उनके वाहनों का एक बड़ा प्रतिशत "पुरानी और कालातीत प्रौद्योगिकी" के हैं, सड़कों की हालत खराब है और ट्रक चालकों की प्रवृत्ति निर्धारित भारत से अधिक भार को लादने की है, जिसकी वजह से रेडियल ट्रक और बस टायरों की भारत में अब तक मांग में वृद्धि (विनिर्माण भी पड़ा जाए) नहीं हुई है" । इस पृष्ठभूमि में पाटनरोधी शुल्क लगाने के लिए प्राधिकारी के समक्ष घरेलू टायर विनिर्माताओं के द्वारा किया गया आवेदन अमानत में खयानत की पारंपरिक नीति का एक नमूना है अर्थात् न तो वे उत्पादन करेंगे और न ही किसी को खरीदने देंगे ।
- vii. माल डुलाई ऑपरेटरों की दृष्टि से रेडियल/बस टायरों का आयात अनिवार्य हो गया है। वाहन प्रचालन लागत के द्वारा सबसे बड़ा भाग टायर हैं इसलिए वाहन ऑपरेटरों की चिंता टायरों की गुणवत्ता और कीमत, दोनों पर समान रूप से बनी रहती है ।

- viii. आयातित और घरेलू उत्पादों के बीच तुलना मात्र भ्रामक है क्योंकि आयात किए जा रहे टायर का उत्पादन घरेलू विनिर्माताओं द्वारा नहीं किया जा रहा है। वस्तुतः घरेलू टायर विनिर्माता यह दावा कर रहे हैं कि उनके द्वारा उत्पादित वस्तु चीन जन.गण. और थाईलैंड के मूल की या वहां से निर्यातित वस्तु के समान वस्तु है, केवल तथ्यों की भ्रामक प्रस्तुति है।
- ix. यह उल्लेखनीय है कि सरकार के खुद जांच संगठन, केन्द्रीय सड़क परिवहन संस्थान, (सीआईआरटी) ने जांच कर यह निष्कर्ष निकाला है कि आयातित टायर घरेलू टायर निर्माताओं द्वारा उत्पादित टायरों की तुलना में काफी अधिक बेहतर हैं। महत्वपूर्ण यह है कि घरेलू टायर निर्माताओं द्वारा उत्पादित ट्रक/बस रेडियल टायरों की अल्प मात्रा की ही बिक्री मुख्यतः सिट बस प्रचालनों के लिए की जा रही है।
- x. हम यह मानते हैं कि प्राधिकारी के पास घरेलू टायर विनिर्माताओं के हितों के देखभाल करना ही अनिवार्य है। दुर्भाग्यवश इन विनिर्माताओं के उत्पादों के प्रयोक्ता अपने व्यापार को स्वतंत्र रूप से, इष्टतम ढंग से और लाभकारी रूप में चलाने के अपने अधिकार का समान संस्थागत संरक्षण का विश्लेषण अधिकार प्राप्त नहीं है। इसके अलावा, प्राधिकारी को पाटनरोधी उद्ग्रहण/प्रतिबंधों के जरिए टायरों के आयात की कीमत की भरपाई करने के लिए घरेलू टायर विनिर्माताओं की चाल को समझने की सलाह देना बेहतर होगा और इस प्रकार त्रुटिवश घरेलू वाणिज्यिक वाहन ऑपरेटरों की घरेलू टायर निर्माताओं, जो अवसरवादी कीमत पर पुरानी प्रौद्योगिकी पर कार्य करने के लिए वस्तुतः बाध्य हैं, के एकाधिकार का सामना करने के लिए मजबूर हैं, की भर्त्सना करनी होगी।
- xi. उनके अनुरोधों का निष्कर्ष निकालते हुए यह बताया गया है कि ट्रक/बस रेडियल टायरों के आयात पर पाटनरोधी उपाय लागू कर घरेलू टायर निर्माताओं को होने वाली क्षति की रोकथाम नहीं की जा सकती परंतु इससे निश्चित तौर पर देश के वाणिज्यिक वाहन स्वामियों पर क्षतिकारी प्रभाव पड़ेगा। इससे वे अपने प्रचालनों को बंद करने समेत किसी भी हालत में बेकारी और प्रतिरोध की समस्या से बच नहीं सकेंगे।

### प्राधिकारी द्वारा जांच

171. प्राधिकारी नोट करते हैं कि प्रतिवादी परिसंघ/एसोसिएशनों द्वारा उठाए गए मुद्दे उन्हीं बातों को दोहराते हैं जिनका उल्लेख पूर्ववर्ती अनुरोधों में किया गया है। जांच से संगत घरेलू उद्योग की गुणवत्ता, मांग, क्षति से संबंधित मुद्दों का समाधान प्रकट विवरण में किया जा चुका है। घरेलू उद्योग के कीमत और उत्पादन आंकड़ों को सिर से ही स्वीकार नहीं किया गया है परंतु विस्तृत जांच, समीक्षा और आवश्यक सत्यापन के बाद ही उन्हें स्वीकार किया गया है। प्राधिकारी ने पाटित आयातों और घरेलू उद्योग को हुई क्षति के बीच संबंध की पुष्टि भी की है। समर्थकारी साक्ष्य द्वारा असमर्थित मुद्दों के अलावा, उठाए गए अन्य मुद्दे जांच के लिए प्रासंगिक भी नहीं हैं, इस बारे में गुणवत्ता के मुद्दे और सेस्टेट के निर्णय की भी जांच की गई है और इसका खुलासा प्रकटन विवरण में किया गया है। प्राधिकारी के लिए सीमाशुल्क अधिनियम के लिए अधिसूचित पाटनरोधी नियमावली के भीतर पाटनरोधी जांच करना अपेक्षित होता है। ये नियम डब्ल्यूटीओ पाटनरोधी करार के लिए संगत हैं और प्राधिकारी के लिए

सामान्य मूल्य, निर्यात कीमत, पहुंच कीमत, क्षतिरहित कीमत, परिणामी क्षति तथा क्षति मार्जिन, घरेलू उद्योग एवं आधार, समान वस्तु सहित विभिन्न मापदंडों की पुष्टि करना और इन सबके ऊपर इस बात की पुष्टि करना अपेक्षित है कि पाटन और घरेलू उद्योग को हुई क्षति के बीच संबंध है। प्राधिकारी ने इन समस्त मापदंडों पर घरेलू उत्पादकों और प्रतिवादी निर्यातकों, दोनों के सत्यापित रिकॉर्डों के आधार पर विचार किया है। वस्तुतः सत्यापन रिपोर्टों की प्रत्येक प्रतिवादी निर्यातक के साथ अलग-अलग भागीदारी की गई थी और पाटन मार्जिन की जानकारी प्रत्येक प्रतिवादी निर्यातक को दी गई थी, जिनमें से किसी ने इस संबंध में प्रश्न नहीं उठाया है। वस्तुतः किसी भी प्रतिवादी निर्यातक ने प्रकटन विवरण पर टिप्पणी नहीं दी है, जिससे यह पता चलता है कि वे प्रकटन विवरण के जरिए प्राधिकारी द्वारा घोषित प्रस्तावित परिणाम से संतुष्ट हैं। अतः प्राधिकारी यह निष्कर्ष निकालते हैं कि इस आशय का निर्णायक साक्ष्य है कि भारत में संबंध देशों से संबद्ध वस्तु के आयात पाटन कीमतों पर हो रहे हैं।

### मैकलिन शेनयांग टायर कं. लि. चीन मैकलिन सियाम कं. लि., थाईलैंड

172. दोनों कंपनियों ने घरेलू उद्योग को हुई क्षति के बारे में साझा अनुरोध किए हैं। इसके अलावा, मैकलिन चीन ने चीन की कंपनियों के लिए एन एम ई दर्जे के बारे में अनुरोध किए हैं। उनके अनुरोध संक्षेप में निम्नानुसार हैं :-

- i. किसी देश को आम तौर पर गैर-बाजार अर्थव्यवस्था के दर्जे से नहीं बाधा जा सकता और और डब्ल्यू टी ओ निर्देशों में कहीं भी चीन को एन एम ई देश के रूप में विनिर्दिष्ट नहीं किया गया है। यह भी आरोप लगाया गया है कि कंपनी ने इस आशय के ब्यौरे उपलब्ध कराए हैं कि इस मामले में चीन में एन एम ई का दर्जा क्यों प्रदान नहीं किया जाना चाहिए जिस पर वर्चा प्रकटन विवरण में कहीं नहीं की गई है।
- ii. याचिकाकर्ता यह तर्क देते आ रहे हैं कि अब संबद्ध वस्तु के पाटन के कारण उनके उत्पादन और क्षमता उपयोग में भारी गिरावट आई है जबकि प्रकटन विवरण से याचिकाकर्ताओं का दावा झूठा और आधारहीन पाया गया है। यह भी तर्क दिया गया है कि वस्तु की आपूर्ति में वृद्धि मांग में वृद्धि और मांग तथा पूर्ति के बीच अंतर को पाटने में घरेलू उद्योग की असमर्थता के कारण हुई है। यह भी आरोप लगाया गया है कि प्राधिकारी संबद्ध वस्तु के घरेलू बाजार का खोले बिना मांग और पूर्ति के बीच अंतर पर विचार करने में विफल रहे हैं।
- iii. घरेलू उद्योग की मालसूची में इसलिए वृद्धि हुई है क्योंकि घरेलू उद्योग ने बाजार में आपूर्तियां रोककर बाजार में कृत्रिम कम पैदा की है।
- iv. यह आरोप लगाया गया है कि घरेलू उद्योग की उच्च उत्पादन लागत पाटनरोधी शुल्क लगाने का कारण नहीं हो सकती है।
- v. मैकलिन भारत में विचाराधीन उत्पाद की बेहतर गुणवत्ता को विक्री करती है और यह बिक्री घरेलू उद्योग की तुलना में ग्राहकों को काफी उच्च कीमत में की जाती है।

- vi. लगाई गई पूंज पर 22% की आय खासकर टायर उद्योग में औद्योगिक मानदंडों के विरुद्ध है जहां इस प्रकार की आय नहीं

### प्राधिकारी द्वारा जांच

173. प्राधिकारी ने उपर्युक्तानुसार अनुरोध किया है और यह माना है कि मिकेलिन शेनयांग टायर कंपनी लि., चीन ने प्रकटन विवरण का आंशिक अध्ययन किया है। प्राधिकारी ने प्रत्येक प्रतिवादी निर्यातक के संबंध में बाजार अर्थव्यवस्था के मुद्दे पर अलग-अलग विचार किया है। कंपनी यह समझने में विफल रही है कि कुछेक प्रतिवादी निर्यातकों ने यह स्वीकार किया है कि वे एन एम ई स्थितियों में प्रचालन कर रहे हैं जबकि अन्य के संबंध में इस आशय का यथोचित औचित्य दिया गया है कि उनमें से प्रत्येक को एन एम ई स्थितियों में प्रचालनरत क्यों न माना जाए। वस्तुतः एक प्रतिवादी कंपनी को एम ई टी दर्जा प्रदान किया गया है। इसके अलावा, जहां तक मिकेलिन शेनयांग टायर कंपनी लि., चीन का संबंध है, एन वी के दावे को स्वीकार किया गया है। अतः प्राधिकारी उठाए जा रहे इस मुद्दे के पीछे तर्काधार को समझने में विफल रहे हैं।

मांग और पूर्ति के बीच अंतर के मुद्दे पर प्राधिकारी यह मानते हैं कि पाटनरोधी उपाय आयातों को सीमित करने का एक साधन नहीं है अपितु यह संबद्ध देशों के निर्यातकों और घरेलू उद्योग, दोनों को प्रतिस्पर्धा का समान अवसर प्रदान करने का एक माध्यम है। जहां तक इन प्रतिवादी निर्यातकों द्वारा बेचे गए टायरों के ब्राण्डों की गुणवत्ता और उच्च कीमत का संबंध है, प्राधिकारी यह मानते हैं कि समान स्तर अर्थात् कारखाना स्तर पर पाटन मार्जिन (सामान्य मूल्य और निर्यात कीमत दोनों) और कारखाना एन आई पी के साथ पहुंच कीमत की तुलना कर क्षति मार्जिन के बीच कीमत तुलना की गई है। वर्तमान मामले में दोनों प्रतिवादी निर्यातकों ने भारत में संबद्ध वस्तु के पाटन को स्वीकार किया है और इस निमित्त दिया गया तर्क विभिन्न नहीं है। जहां तक घरेलू उद्योग की उच्चतर लागत का संबंध है, यह तर्क कोई समर्थकारी साक्ष्य से रहित है; प्रसंगवश मिकेलिन शेनयांग टायर कंपनी लि., चीन और मिकेलिन सियाम थाईलैंड का सामान्य मूल्य घरेलू उद्योग के लिए आकलित उचित बिक्री कीमत से मिलती-जुलती या उससे अधिक है। अतः इस तर्क में कोई दम नहीं है। इसके अलावा, भारत कमतर शुल्क नियम अपनाता है और इसलिए घरेलू उद्योग के उत्पादन की उच्चतर लागत, यदि कोई हो के परिणामस्वरूप पाटन मार्जिन की तुलना में अधिक क्षति मार्जिन बनेगा और अंततः शुल्क दोनों मार्जिनों से कम रहेगा। जहां तक आपूर्ति को रोककर घरेलू उद्योग द्वारा बाजार में पैदा की गई कृत्रिम कमी के आरोप का संबंध है, प्रतिवादी निर्यातक ने इस बारे में कोई साक्ष्य उपलब्ध नहीं कराया है।

174. विचाराधीन उत्पाद के विवरण, कूपर को एम ई टी प्रदान करने, हैंगझाऊ को एन एम ई व्यवहार प्रदान करने, एल पी आदि के लिए शिक्षा उपकरण को शामिल करने के लिए सीमाशुल्क के मुद्दे पर टाटा मोटर, अशोक लीलैंड, हैंगझाऊ झोंगसे और सनराइज से प्रकटन विवरण पर टिप्पणियां भी प्राप्त हुई हैं। वैंट समायोजन के मुद्दे पर ट्रेंगल

टायर्स और एन ई पी कार्यचालन के मुद्दे पर वांडा बोटो तथा अलग-अलग पाटन मार्जिन प्रदान न करने के बारे में झाऊ युआन लियो से भी आगे टिप्पणियां प्राप्त हुई हैं । अंतिम जांच परिणाम के दस्तावेज को अंतिम रूप देने से पूर्व प्राधिकारी ने इन सभी मुद्दों की जांच कर उनका समाधान किया है ।

### सिफारिशें

175. प्राधिकारी नोट करते हैं कि जांच की शुरुआत कर उसकी सूचना सभी हितबद्ध पार्टियों को दी गई थी और निर्यातकों, आयातकों एवं अन्य हितबद्ध पार्टियों को पाटन, क्षति एवं कारणात्मक संबंध के पहलुओं के बारे में सकारात्मक सूचना प्रदान करने का पर्याप्त अवसर प्रदान किया गया था। निर्धारित नियमों के अनुसार पाटन, क्षति एवं पाटन तथा घरेलू उद्योग को हुई क्षति के बीच कारणात्मक संबंध के बारे में जांच की शुरुआत कर उसे पूर्ण करने के बाद तथा सकारात्मक पाटन मार्जिन और ऐसे पाटित आयातों द्वारा घरेलू उद्योग को हुई वास्तविक क्षति की पुष्टि करने के बाद प्राधिकारी का यह मत है कि जांच पूरी होने तक पाटन एवं क्षति को समाप्त करने के लिए अंतिम शुल्क लगाना अपेक्षित है । अतः प्राधिकारी यह आवश्यक समझते हैं और संबद्ध देशों से संबद्ध वस्तु के आयातों पर निम्नलिखित प्रपत्र में और ढंग से अंतिम पाटनरोधी शुल्क लगाने की सिफारिश करते हैं ।

176. प्राधिकारी द्वारा अपनाए गए कमतर शुल्क नियम को ध्यान में रखते हुए प्राधिकारी पाटन मार्जिन तथा क्षति मार्जिन, जो भी कम हो, के बराबर पाटनरोधी शुल्क लगाने की सिफारिश करते हैं ताकि घरेलू उद्योग को हुई क्षति समाप्त की जा सके । तदनुसार थाईलैंड और चीन जन.गण. के मूल की या वहां से निर्यातित संबद्ध वस्तु के सभी आयातों पर इस अधिसूचना की तारीख से निम्नलिखित तालिका के कॉलम 9 में उल्लिखित राशि के बराबर पाटनरोधी शुल्क लगाया जाए ।

### शुल्क तालिका

क्र.सं.	उप-शीर्ष	विवरण	उद्गम देश	निर्यात का देश	उत्पादक	निर्यातक	राशि	माप इकाई	की मुद्रा
-1	-2	-3	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11
1	4011201 0,401310 20 तथा 4012904 9	"16 इंच से अधिक के न्यूनतम रिम व्यास कोड वाले और बसों तथा लोरियों एवं ट्रकों में उपयोग होने वाले ट्यूब तथा/अथवा रबड़ के प्लेप रहित या सहित नए/अप्रयुक्त न्यूमेटिक रेडियल टायर"	चीन जन.गण.	चीन जन.गण.	क्विंगडाओ डबल स्टार टायर इंडस्ट्रियल कंपनी लि.	क्विंगडाओ डबल स्टार टायर इंडस्ट्रियल कंपनी लि.	34.81	टीटीएफ* एक सेट	अम.डॉ.
2	-वही-	-वही-	-वही-	-वही-	हेंगझाऊ झोगसी रबड़ कंपनी लि.	हेंगझाऊ झोगसी रबड़ कंपनी लि.	32.74	वही	अम.डॉ.
3	-वही-	-वही-	-वही-	-वही-	एओलस टायर कंपनी लि.	एओलस टायर कंपनी लि.	30.79	वही	अम.डॉ.

4	-वही-	-वही-	-वही-	-वही-	शेनडॉंग वांडा बोटो टायर क. लि.	शेनडॉंग वांडा बोटो टायर क. लि.	40.73	वही	अम.डॉ.
5	-वही-	-वही-	-वही-	-वही-	ट्रेगल टायर कंपनी लि.	ट्रेगल टायर कंपनी लि.	26.01	वही	अम.डॉ.
6	-वही-	-वही-	-वही-	-वही-	शेनडॉंग यिनबाओ टायर ग्रुप कंपनी लि.	शेनडॉंग यिनबाओ टायर ग्रुप कंपनी लि.	35.17	वही	अम.डॉ.
7	-वही-	-वही-	-वही-	-वही-	शेनडॉंग जिनयू टायर क. लि.	शेनडॉंग जिनयू टायर क. लि.	39.66	वही	अम.डॉ.
8	-वही-	-वही-	-वही-	-वही-	शेनडॉंग हेंगफेंग रबड़ एंड प्लास्टिक कंपनी लि.	शेनडॉंग हेंगफेंग रबड़ एंड प्लास्टिक कंपनी लि.	24.97	वही	अम.डॉ.
9	-वही-	-वही-	-वही-	-वही-	डबल क्वाइन होल्डिंग लि.	डबल क्वाइन होल्डिंग लि.	25.68	वही	अम.डॉ.
10	-वही-	-वही-	-वही-	-वही-	कॉपर चेंगशान (शेनडॉंग) टायर कंपनी लि.	कॉपर चेंगशान (शेनडॉंग) टायर कंपनी लि.	42.48	वही	अम.डॉ.
11	-वही-	-वही-	-वही-	-वही-	जिंगयुआन टायर ग्रुप क. लि.	जिंगयुआन टायर ग्रुप क. लि.	37.21	वही	अम.डॉ.
12	-वही-	-वही-	-वही-	चीन जन.गण. / सिंगापुर	मिकेलिन शेनयांग टायर कंपनी लि.	मिकेलिन एशिया-पैसिफिक इंपोर्ट-एक्सपोर्ट (एचके) लि.	37.83	वही	अम.डॉ.
13	-वही-	-वही-	-वही-	चीन जन.गण.	उपयुक्त क. सं. 1 से 12 पर उल्लिखित संयोजन से इतर कोई	उपयुक्त क. सं. 1 से 12 पर उल्लिखित संयोजन से इतर कोई	88.27	वही	अम.डॉ.
14	-वही-	-वही-	थाईलैंड	चीन जन.गण.	कोई	कोई	99.05	वही	अम.डॉ.
15	-वही-	-वही-	चीन जन.गण. और थाईलैंड से इतर कोई	चीन जन.गण.	कोई	कोई	88.27	वही	अम.डॉ.
16	-वही-	-वही-	थाईलैंड	थाईलैंड सिंगापुर	मिकेलिन सियाम कंपनी लि.	मिकेलिन एशिया-पैसिफिक इंपोर्ट-एक्सपोर्ट (एचके) लि.	76.22	वही	अम.डॉ.
17	-वही-	-वही-	-वही-	थाईलैंड	उपयुक्त क. सं. 16 पर उल्लिखित संयोजन से इतर कोई	उपयुक्त क. सं. 16 पर उल्लिखित संयोजन से इतर कोई	99.05	वही	अम.डॉ.

18.	-वही-	-वही-	चीन जन.गण. थाईलैंड	कोई	कोई	99.05	वही	अम.डॉ.
19.	-वही-	-वही-	चीन जन.गण. थाईलैंड और थाईलैंड से इतर कोई	कोई	कोई	99.05	वही	अम.डॉ.

\* टिप्पणी :

- i) उपर्युक्त कॉलम 9 में उल्लिखित शुल्क की राशि टीटीएफ सैट अथवा ट्यूबलैस टायर पर लागू होगी।
- ii) केवल टायर , ट्यूब अथवा फ्लैप अथवा उनके किसी संयोजन के आयात के मामले में उपर्युक्त कॉलम 9 में उल्लिखित राशि में निम्नलिखित तालिका के अनुसार प्रतिशत लागू कर राशि की गणना की जाएगी ।

क्र.सं.	विवरण	उपर्युक्त कॉलम 9 में उल्लिखित राशि में लागू होने वाला प्रतिशत
1	टायर	90%
2	ट्यूब	7%
3	फ्लैप	3%
4	टायर तथा ट्यूब	97%
5	टायर तथा फ्लैप	93%
6	ट्यूब तथा फ्लैप	10%

177. इस सिफारिश के परिणामस्वरूप केन्द्र सरकार के आदेशों के खिलाफ कोई अपील अधिनियम के संगत उपबंधों के अनुसार सीमाशुल्क, उत्पाद शुल्क और सेवाकर अपीलीय न्यायाधिकरण में दायर की जा सकेगी ।

**MINISTRY OF COMMERCE AND INDUSTRY****(Department of Commerce)****(DIRECTORATE GENERAL OF ANTI-DUMPING AND ALLIED DUTIES)****NOTIFICATION**

New Delhi, the 1st January, 2010

**FINAL FINDINGS**

**Sub : Anti-Dumping Investigation involving import of Bus and Truck Radial Tyres, originating in or exported from China PR and Thailand.**

**No. 14/17/2008-DGAD.**—Having regard to the Customs Tariff Act 1975 as amended in 1995 and the Customs Tariff (Identification, Assessment and Collection of Anti-Dumping Duty on Dumped Articles and for Determination of Injury) Rules, (hereinafter referred as Rules) 1995 thereof;

**Procedure**

2. Automotive Tyre Manufacturers Association (ATMA), (hereinafter referred to as the applicant) filed an application before the Designated Authority (hereinafter referred to as the Authority), in accordance with the Customs Tariff Act, 1975 as amended in 1995 (hereinafter referred to as the Act) and Customs Tariff (Identification, Assessment and Collection of Anti Dumping Duty on Dumped Articles and for Determination of Injury) Rules, 1995 (hereinafter referred to as the Rules), alleging dumping of Radial Tyres for buses and lorries / trucks (hereinafter referred to as subject goods or Radial Tyres), originating in or exported from the People's Republic of China and Thailand (hereinafter referred to as "subject countries" or China and Thailand), and requested for initiation of Anti Dumping investigations for levy of anti dumping duties on the subject goods.

3. The Authority on the basis of sufficient evidence submitted by the applicant, on behalf of the domestic industry, after examination of the same with regard to adequacy and accuracy, issued a public notice dated 21<sup>st</sup> October, 2008 published in the Gazette of India, Extraordinary, initiating Anti-Dumping investigations concerning imports of the subject goods originating in or exported from the subject countries in accordance with the sub-Rule 6(1) of the Rules to determine existence, degree and effect of alleged dumping and the need to recommend the amount of antidumping duty, which, if levied, would be adequate to remove the injury to the domestic industry. Thereafter following action was taken:

- a. The Authority notified the Embassy of subject country in India about the receipt of anti-dumping application made by the Applicant before proceeding to initiate the investigation in accordance with sub-rule (5) of Rule 5 supra;



- b. The Designated Authority sent copies of initiation notification dated 21<sup>st</sup> October, 2008 to the Embassy of the subject countries in India, known exporters from the subject countries, known importers and the domestic industry as per the addresses made available by the applicants and requested them to make their views known in writing within 40 days of the initiation notification.
- c. The Authority provided copies of the non-confidential version of the application to the known exporters and to the embassies of China PR and Thailand in accordance with Rule 6 supra.
- d. The embassies of the People's Republic of China and Thailand in India were informed about the initiation of the investigation in accordance with Rule 6 with a request to advise the exporters/producers from their country to respond to the questionnaire within the prescribed time. A copy of the letters and questionnaire sent to the exporters/producers was also sent to them, alongwith the names and addresses of the exporters.
- e. The applicant requested the Authority to treat China as a Non-Market Economy country for the purpose of present investigations. For the purpose of initiation, the normal value in China PR was considered based on the cost of production in India duly adjusted for selling and general administration and profit. The Authority informed the known exporters from China that it proposed to examine the claim of the applicant in the light of para (7) & (8) of Annexure-I of the Anti-Dumping Rules as amended. The concerned exporters / producers of the subject goods from China PR were therefore advised to furnish necessary information / sufficient evidence, as mentioned in sub-paragraph (3) of paragraph 8 to enable the Designated Authority to consider whether Market Economy Treatment should be granted to cooperating exporters/producers who could demonstrate that they satisfy the criteria stipulated in the said paragraph. A questionnaire for according market economy treatment was forwarded to all the known exporters/producers in China and the Embassy of the Peoples' Republic of China.
- f. The Authority sent questionnaire, to elicit relevant information to the following known exporters in subject countries in accordance with Rule 6(4);

**China PR**

Qingdao Zhongce Rubber Co. No-1, Cangan Road, Qingdao, Shandong, China PR	Shanghai Tyre & Rubber Co. 63-Sichuan Central Road Shanghai, China PR
Aeolus Tyre Co. Ltd. No-48, Dognan Road Jiaozuo, Henan, China PR	Qingdao Monolith OTR Tire Co. Ltd. Mingcun Industry Park, Qingdao, China PR

**Thailand**

Yokohama Tire Manufacturing (Thailand) Company, Limited 7/216 Moo.6, Amata City Industrial Estate, Tambol Mapyangporm, Jmphur Pluakdang, Rayong Province 21140, Thailand	Thai Bridgestone Co. Ltd., 14/3 Phaholyothin Rd., T. klongnueng, A. Klong Luang, Pathumthani, Thailand 12120
Otani Tire Co. Ltd., 55 Mu 7, Petchkasem KM. 37 Rd., T. Klongmai, A. Sampran, Nakornpathom, Thailand	Michelin Siam Co, Ltd. Laem Chabang Industrial Estate 87/11 Moo 2 Tungsukla Sri Racha, Chonburi, 20230 Thailand

- g. In response to the above notification the following exporters responded to the questionnaire within the prescribed time limits.

### China PR

M/s Qingdao Double Star Tire Industrial Co. Ltd.	M/s. Hangzhou Zhongce Rubber Co. Ltd. & M/s. Hangzhou Sunrise Rubber Co. Ltd
M/s. Shandong Wanda Boto Tyre Co. Ltd.	M/s. Zhaoyuan Leo Rubber Co. Ltd.
M/s. Aeolus Tyre Co. Ltd.	M/s. Tringle Tyre Co. Ltd.
M/s. Shandong Yinbao Tyre Group Co. Ltd	M/s. Shangdong Jinyu Tyre Co. Ltd.
M/s. Shangdong Hengfeng Rubber & Plastic Co. Ltd.	M/s. Double Coin Holding Ltd.
M/s. Copper Chengshan (Shandong) Tire Co. Ltd.	M/s. Xingyuan Tire Group Co. Ltd.
M/S Michelin Shenyang Tire Co. Ltd	

### Thailand

M/s. Michelin Siam Co. Ltd.	M/s. Bridgestone Tire Manufacturing (Thailand) Co. Ltd.
-----------------------------	--

- h. Questionnaires were sent to following known importers or users of subject goods in India calling for necessary information in accordance with Rule 6(4)

### Importers

M/s Radials International	M/s Kartar Tyre House
M/s Kaks & Bills Pvt. Ltd	M/s Rana Tyres
M/s Sunny International	M/s Aman International
M/s Vikas Road Carriers Ltd	M/s AAA Impex,

- i. The response was received from the following associations / importers / users :

All India Tyre Importers and Traders Association	All India Tyre Dealers Federation
Tata Motors Limited, Mumbai	Bridgestone India Pvt. Ltd.

- j. Request was made to the Directorate General of Commercial Intelligence and Statistics (DGCI&S) to arrange details of imports of subject goods for the past three years and for the period of investigations;
- k. The Authority made available non-confidential version of the evidence presented by interested parties in the form of a public file kept open for inspection by the interested parties;
- l. Optimum cost of production and cost to make and sell the subject goods in India based on the information furnished by the applicant on the basis of Generally Accepted Accounting Principles (GAAP) was worked out so as to ascertain if Anti-

Dumping duty lower than the dumping margin would be sufficient to remove injury to Domestic Industry. For the purpose, domestic industry was directed to provide its cost of production duly certified by a practicing cost accountant.

- m. \*\*\* in this Notification represents information furnished by the applicant on confidential basis and so considered by Authority under the Rules;
- n. Investigation was carried out for the period starting from 1st April 2007 to 31<sup>st</sup> March, 2008 (POI). The examination of trends in the context of injury analysis covered the period from October-2004 to September-2005, October-2005 to September-2006, October-2006 to September-2007 and the POI.
- o. The Authority provided opportunity to the industrial users of the product under consideration, and to the known representative consumer organizations, to furnish information considered relevant to the investigation regarding dumping, injury and causality.
- p. The Authority satisfied itself with regard to accuracy of the information provided by the interested parties to the extent considered necessary at this stage.

### **Product Under Consideration and Like Article**

4. The product under consideration in the present investigations is new / unused pneumatic radial tyres, with or without tubes and flaps of rubber used in buses and lorries / trucks, originating in or exported from China PR and Thailand. In tube type product, tyre is used along with one tube and one flap in a vehicle. One tyre, one tube and one flap are together sold as a "tyre set". The term "TTF" is prevalent in the industry, to denote a "tyre set". Tyre, tube and flap jointly render the function of "tyre" in a vehicle. Air is filled in the tube inside the tyres and a flap is used in between wheel and tube to avoid tube burst due to its cohesion with the wheels. Tyre, tube and flap are produced separately by the producers. Sale of tyre, tube and flap are primarily on "TTF" or "tyre set" basis. Radial tyre, tube and flap used in bus and lorries / trucks constitutes the product under consideration, irrespective of whether they are in TTF form or individually as tyre, tube and flap. Tubeless radial tyres, where tube and flap are not required, are also within the scope of this investigation.

5. The scope of the product includes only Radial tyres used in buses and Lorries / trucks. Tyres are produced for use in vehicles like trucks, buses, Lorries, light commercial vehicles, passenger car, jeep, tractor, twowheeler, threewheeler, animal pulled vehicles, earthmover, industrial tyres, aircrafts etc. However, the product under consideration is the type that is used only in buses & Lorries / trucks. All other types of tyres are beyond the scope of the product under consideration and present investigations.

6. Tyres, Tubes and Flaps are produced separately. However, they are invariably used together in automotive applications. Tyres are classified in Chapter 40 under customs subheading no. 40112010 and tubes and flaps are under 40131020 and 40129049 respectively. However Customs classifications are indicative only and in no way binding on the scope of investigation.

### **Comments from the Association of users and importers**

7. All India Confederation of Goods Vehicle Owners Association has submitted that ATMA has filed the petition in order to perpetrate denial of modern tyre technology to the domestic users. It has been alleged that domestic tyre manufacturers were never enthusiastic to manufacture radial bus and truck tyres even though they concede that these are road friendly, fuel savers and give higher mileage. And it is a misfortune for the Indian consumers that these radial tyres are not being produced by domestic tyre makers in noteworthy quantity. They have concluded by stating that the request of the domestic industry be rejected.

8. All India Tyre Importers and Traders Association has submitted that there is no injury to the domestic industry and the domestic industry fails to cater to the demand of the country. It has been alleged that all 3 manufacturers are either producing very small volumes or their expansion of the plant capacity is under stabilization. Under the circumstances, the cost affiliated to the subject material is bound to be high and by seeking remedy for the inefficiency the hardship is passed on the users and small operators of buses and trucks. They have further submitted that although ATMA has eight members only three have participated as domestic industry which implies that majority of the members of ATMA are not manufacturing the PUC and therefore, cannot be an interest party and no jurisdiction to file the petition. It has further been alleged that the scope of PUC could be read as including LCV tyres.

9. All India Tyres Dealers Federation claiming to represent the interest of tyre dealers in the country have submitted that J.K. Tyre has been dependent on trial error method at the cost of ultimate consumer. It has been stated that domestic truck / bus radials have been a technological disaster and have been receiving an overwhelming rejection from truck/bus operators of the country. They have alleged indiscriminate hike in last 3 to 4 years even though the raw material prices have been dropping. They have alleged that comparison between the imported radials and the domestic radials is that of apples and oranges in terms of technology, economies of sales in production, performance results and independent testing. It has further been alleged that Indian radials do not carry any mandatory product quality and safety marking while imported radials from China, Thailand in other countries come with safety and performance standard marking.

10. Some of the interested parties have claimed that quality supplied to OEM's and Replacement market is different and hence not comparable.

### **Views of domestic industry**

11. The domestic industry has pleaded that the scope of the product under consideration is well defined in the petition and notice of initiation and there can be no confusion in this regard. While it is true that there are different types of tyres, the same is at best relevant for the purpose of price comparison. In so far as the scope of the product under consideration is concerned, all these different types of tyres are very much within the scope of the product under consideration. There is no basis for the argument that the scope could be read so as to include even LCV tyres. However, considering the arguments of these parties, the Authority can also

specify the size of the tyre along with other parameters in order to ensure that unintended product does not get covered within the scope of the duties.

12. Applicant claimed that there is no significant difference between the subject product produced by the domestic producers and the products imported from subject countries. They are comparable in terms of characteristics such as physical & chemical characteristics, manufacturing process & technology, functions & uses, quality, product specifications, pricing, distribution & marketing and tariff classification of the goods. Applicant claimed that the two are technically and commercially substitutable. The consumers are using the two interchangeably. Domestic industry caters to two market segments i.e. domestic after market and domestic original equipment manufacturers. Applicants submitted that the imports are taking place for supply in the domestic after market which holds almost 77% of tyre sale. Hence, there is a direct competition between imported material and domestic product. Indian Producers either directly or through its dealers competes with these traders/resellers for the same general category of consumers. Significant volume of sales by the applicant companies is also through resellers (almost 77%). All resellers, whether dealing in the domestic or import product are supplying the product to the same general category of customers. There is no difference in the quality of tyres supplied to OEMs or after market. BIS Certification of tyres is voluntary in nature and hence tyres with or without BIS Certification are being supplied to both OEMs and after market.

#### **Examination by the Authority.**

13. As regards scope of the product under consideration, the Authority notes that the petition and notice of initiation very clearly specify the scope of the product under consideration. The product under consideration includes different types of Radial Tyres, known as lugs, semi rib, rib, etc. However, these are merely different types of the product under consideration. It is clarified that tyres for LCV are beyond the scope of the product under consideration. Having regard to the arguments of the interested parties, it however appears relevant and necessary to specify the size of tyres also for the purpose of defining scope of the product under consideration. The Authority notes in this regard that tyres of specified size only can be used for a particular application. For instance, nominal rim dia code of 16" tyre cannot be used in HCVs and similarly nominal rim dia code of 20" tyre cannot be used in LCV.

14. Having regard to the arguments by the interested parties, the Authority considers it appropriate to include size of the tyres also within the description of the product under consideration. Accordingly, the product under consideration is defined as *"New/Unused pneumatic Radial tyres with or without tubes and/or flap of rubber, having nominal rim dia. code above 16" used in buses and lorries/trucks"*.

15. As regards the argument that the product meant for OEM and replacement market is different, the Authority notes that there is no evidence provided in support of this claim. Verification at the premises of the domestic industry on the contrary showed that the product meant for OEM and aftermarket is the same. It is also noted that no evidence was made available that the imported product was eventually consumed only in replacement market and

was not used in OEM. On the contrary, verification of records of responding exporters from subject countries also revealed that product meant for OEM and aftermarket is the same.

16. Rule 2(d) of AD Rules defines Like Article as

*"An article which is identical or alike in all respects to the article under investigation for being dumped in India or in the absence of such article, another article which although not alike in all respects, has characteristics closely resembling those of the articles under investigation."*

17. The applicants have claimed that goods produced by them are like article to the goods originating or exported from China PR and Thailand. The importers' association in their submissions has claimed that goods imported are of inferior quality whereas some others have claimed these imported radial tyres from subject countries to be of superior quality. However, difference in quality does not render the product as different from the above description. The imported product is also used by same category of consumers. The product contains the same basic physical and chemical characteristics and has the same functions and uses. Therefore, the Authority holds that mere possible difference in quality cannot render the product imported by the importer as different from the subject product produced by the domestic industry. Further, none of the exporters/importers have provided relevant information to the Authority in this respect.

18. After examining the above claims, Authority holds that there is no difference in the subject product imported from China and Thailand and produced by the domestic industry. Even if it is assumed that the imported product is of lower quality, this difference in quality cannot render the imported and domestic product different product within the meaning of the Rule 2(d). On the issue of quality, the Authority notes that a mere statement on this score without substantiating the same cannot be taken on its face value. Further, during the course of investigation, none of the responding exporters or any other interested party has been able to establish the difference in quality.

### **Domestic Industry**

19. Rule 2(b) defines domestic industry as under:-

*"Domestic Industry" means the domestic producers as a whole engaged in the manufacture of the like article and any activity connected therewith or those whose collective output of the said article constitutes a major proportion of the total domestic production of that article except when such producers are related to the exporters or importers of the alleged dumped article or are themselves importers thereof in which case such producers shall be deemed not to form part of domestic industry:*

20. The application was filed by Automotive Tyre Manufacturers Association (ATMA) on behalf of the domestic industry using the information provided by M/s JK Tyre & Industries Ltd., M/S.Apollo Tyres Ltd and M/s MRF Ltd.

21. The associations who responded to the Authority have disputed that since ATMA has eight members whereas only three from amongst these eight have filed a petition as domestic industry. However they have not disputed the fact that the application was filed on behalf of the domestic industry representing a major proportion of domestic producers, nor have they disputed that the participating companies constitute domestic industry. In fact, the domestic industry before the Authority represents the domestic producers as a whole engaged in the manufacture of "Like Article".

22. After detailed investigations, the Authority notes that

- (a) production of the three manufacturers i.e. JK Tyre & Industries Ltd., Apollo Tyres Ltd. and MRF Ltd. constitute a major proportion in Indian production and,
- (b) Imports made by JK Tyre Industries Ltd. during POI constitute 0.48% of its total production and just 0.36% production of the Domestic Industry as a whole, which is just nominal.
- (c) The application was made by or on behalf of the domestic industry.

23. The Authority after careful examination holds that JK Tyre & Industries Ltd., Apollo Tyres Ltd. and MRF Ltd. constitute domestic industry within the meaning of the rule 2(b) read with 2(d) for the purpose of the present investigation.

#### **Submissions made by Interested parties post-public hearing**

##### **Michelin SIAM Co. Ltd. Thailand**

24. Submissions made by Michelin Siam Co Ltd Thailand are summed up as follows

- i. Imports are the only solution to bridge the huge gap between Indian demand and domestic industry's poor capacity.
- ii. Michelin's latest technology investment plans have approved by FIPB.
- iii. Michelin follows OECD guidelines for determining arm's length price for sale transaction to related entities worldwide.
- iv. Customs Authority has approved Michelin India's Imports.
- v. Michelin tyres are world class & superior products and therefore their prices are higher than domestic industry's prices.
- vi. Domestic industry has *mala-fide* intentions of eliminating competition from the market. Anti-competitive proceedings already going on against South Africa & Australian DIs for such moving such measures.
- vii. Michelin operates at high end of the Market, which can never cause threat to domestic industry.

##### **All India Motor Transport Congress**

25. All India Motor Transport Congress has stated as under

- i. Despite of Increasing Demand domestic industry achieved merely 70% Capacity Utilization, in order to create scarcity situation to earn extra premiums.

- ii. Domestic industry also imports TBR from china and sell it under their brands.
- iii. Domestic industry should be penalized for under utilizing the capacity. More the capacity utilization, lesser should be the excise duty.
- iv. The benefit of fall in excise duty has not been passed on to the consumers.
- v. The imports are inevitable as the domestic production is much below the demand.
- vi. China & Thailand also buy natural rubber from International Market.
- vii. Imports facilitate better quality at cheaper prices.
- viii. Instead of demanding ADD, domestic industry should work on cost reduction.

### **Cooper Chengshan China PR**

26. Their submissions are summed up as under.

- i. The landed value as well as export prices has been computed as a hypothetical average price of 66kg per tyre.
- ii. The losses suffered by domestic industry on account of poor export sales, have been made good by the increasing domestic sales.
- iii. Apollo had a JV with Michelin, for making exports to other countries. This means
  - a. Either, Apollo was also engaged in dumping earlier,
  - b. Or, it was not competitive to export its products in International market.
- iv. Domestic industry's production capacity increased but the capacity utilization remain at almost same.
- v. Proportionate increase in selling price has been higher than the proportionate increase in Cost of Sales.
- vi. The fact that there was a lock-out at MRF's Pondicherry plant at the start of POI, has not been disclosed in petition..
- vii. Cooper Chengshan is owned and managed by the Cooper Tyres Group and thus merits Met as per established precedents. (Webpage annexed for showing that it is a part of cooper group.)
- viii. Related-party transactions have not been disputed.
- ix. The Chinese producers also import natural rubber, which is the major raw material, at world market prices are. Thus, the cost of major raw material reflect market values.
- x. South Africa's tyre industry is under an anti-monopoly investigation by the Competition Commission of South Africa since 2007, since there are only four tyre producers which reflect monopolistic practices.
- xi. South Africa's prices are four times the Chinese tyre prices.
- xii. South Africa's tyre not only have advanced technologies, and high costs (labour, management etc), but also have high-end products. The Chinese costs and products are low vis-à-vis that of South Africa.
- xiii. South Africa is distant from the Natural Rubber producing countries(Thailand, Indonesia & Malaysia). This makes NR expensive in South Africa as compared to NR for China.



**Michelin Shenyang Tyre Co. Ltd. China**

27. In their submissions, Michelin Shenyang Tyre Co. Ltd. China has stated as under

- i. There is a huge demand and supply gap in the Indian market and Michelin Group has made huge investments into India to provide a solution to this gap.
- ii. The pricing policy adopted by the Michelin India is competitive at an arm's length price by following the methods prescribed in the OECD guidelines.
- iii. Michelin China sells its tyres in India at higher prices than the petitioners.
- iv. The proceedings in terms of Section 9A of the Customs Tariff's Act should be based on value of the subject goods and not on the country of origin.
- v. Apparent injury does not appear from the financial data available on the websites of the key complainants.

**Shandong Yinhao Tyre Group Company and Double Coin Holdings.**

28. They have made following comments

- i. The allegation of dumping is notional and not supported by facts.
- ii. Data of injury provided in the petition does not show any material injury.
- iii. There are anomalies in the data provided in the petition.
- iv. Domestic industry has itself imported goods.
- v. Domestic industry has not suffered any injury in terms of volume as sales have increased threefold.
- vi. Domestic industry increased its capacity and capacity utilization remained the same, which resulted the current injury.
- vii. Net sales realization has increased at a higher pace than the non-injurious price.
- viii. Injury is due to the changing pattern of the demand, slow pace of radialization, inability to meet the domestic demand, MRF plant lock out at Pondichery, declining export performance and economic slowdown & price volatility.
- ix. Double coin should be given MET.
- x. China imports rubber at world prices. No surrogate rubber price is required to be considered.
- xi. The ply ratings not sold in Indian market should be kept outside the scope of PUC and Dumping margin should be calculated separately for each ply/rating and then averaged for all PUC.

**Shandong Jinyu Tyre Co. Ltd. and Xingyuan Tyre Co. Ltd.**

29. In their submissions, Shandong Jinyu Tyre Co. Ltd. and Xingyuan Tyre Co. Ltd. have stated as under

- i. The domestic industry has provided misleading and incomplete information.
- ii. Input price of raw material i.e., rubber reflects the world prices.
- iii. When the product is in restricted list now there is no justification of present investigation.

- iv. Imposition of duty will force the buyers to switch over to Bias tyres that will create inefficiency.
- v. ATMA, which has in total 8 members, has brought the petition wherein the subject goods are prepared by only three members and the petition is not backed by all its members.
- vi. Thailand and South Africa cannot be termed as surrogate country.
- vii. Consideration of 22% of return on capital is inappropriate and contrary to the proposal made by the government of India before WTO.
- viii. Injury parameters show a positive growth leading to no injury.

### **Hangzhou Zhongce Rubber Co Ltd**

30. Lakshmi Kumaran and Sridharan making submissions on behalf of Hangzhou Zhongce Rubber Co Ltd and Tata Motors Ltd have stated as under

- i. MET claim: receives no subsidy from Government, despite some of the shares under govt control, no significant govt interference.
- ii. domestic industry had sought for 18 months POI whereas DA has considered only 12 months as POI.
- iii. Imported goods fall under the category of restricted goods.
- iv. Domestic capacity is less than its demand, thus essentializing the imports.
- v. Even when there was no dumping in the period of 2004-2007, fall in capacity utilization was a regular phenomenon.
- vi. Sales volume & price has increased.
- vii. Export sales volume has been constantly falling and fell by 16% during POI.
- viii. Imports did not cause adverse price effect on domestic industry. Hence, no price undercutting or price suppression can be attributed to imports.
- ix. Even if the duties are imposed, then radial tyres imported by OEM's for fitment in new commercial vehicles should be exempted. Reference to selective imposition of duty in metallurgical coke case.

### **Aeolus Tyre Co Ltd**

31. Aeolus Tyre Co Ltd has submitted as under

- i. There is more demand of Chinese tyres in the Indian market, then the Indian tyres, because of superior technology and quality of tyres made in China.
- ii. There is an increase in sales and thus the profits, Profit/Loss indexed value. Thus no causal link between imports from China and the injury.
- iii. Decline in exports is the key reason for injury.
- iv. Despite of decrease in raw material prices, prices continued to be high for domestic tyres.
- v. Domestic industry has submitted mixed facts relating to radial tyre and other kind of tyres thus submitting misleading statistics.
- vi. Pricing of OEM and spare parts can't be clubbed together.

- vii. References as to investigations pending or concluded against China are irrelevant as they are in connection with other kinds of tyres.
- viii. It causes no difference that Aeolus has no land of its own but on lease, as land in China is state property.
- ix. Asks for due opportunity of hearing and submit supporting documents in the subsequent stages of the present investigation.
- x. If the DA is of the opinion that MET should not be granted, it is submitted that South Africa may not be the right surrogate market economy.

### **Examination By The Authority**

#### **Product under consideration**

32. Authority notes that depending upon end application, different sizes and types of tyres are produced by different producers. While they may vary significantly in terms of associated price per tyre, all follow the basic production process, raw materials and functions & uses. Further, even when the price of the tyres may vary significantly for a variety of reasons, the cost of production generally tends to move in tandem with weight. Further, it is found that weight of tyre is one of the critical factors both in cost and pricing.

#### **Quality**

33. Some of the interested parties have raised arguments on quality. Domestic industry refuted such comments. Further, domestic industry provided a detailed report showing that reasons for adverse performance of the Indian tyres could be traced to tyre maintenance. Domestic industry also referred to binding decision of the CESTAT that quality was not a relevant consideration to like product determination, particularly when the claim of poor quality was not quantified. The Authority notes that even when the interested parties have disputed the quality of Indian tyres, the very same parties have repeatedly purchased tyres from domestic industry. It is also noted that the domestic industry was exporting the product to various countries globally and provided evidence to show acceptability of its tyres even in developed economies.

#### **Demand-supply gap or inability to supply goods**

34. It has been argued by a large number of interested parties that anti dumping duty should not be recommended since the Indian industry cannot meet the demand. The domestic industry argued that its capacities initially set up remained grossly under-utilized and even now the plant utilizations are sub-optimal and therefore, the Indian Producers have been planning and then withholding expansion plans. Petitioner further submitted that at present the Indian Producers have plans for further expansion of capacities, viability of which depends on fair market conditions. The Authority notes that the purpose of imposition of anti dumping duties is not to restrict imports. The purpose is only to remove the unfair practice of dumping and provide fair market conditions to all parties. Imposition of anti dumping duty shall not lead to any restrictions – either from subject countries or third countries. Further, Indian Producers would continue to face import conditions from the subject countries as also other countries. It is an established position that inability of the Indian Producers to meet the demand for the product in

the Country cannot be held against them and the domestic industry cannot be denied anti dumping duties on the grounds of its inability to meet the demand.

35. Tata Motors has strongly argued and provided documents to support their claim that the domestic industry has not been able to supply the goods in a timely manner. Domestic industry rebutted by arguing that Tata Motors procurement system should be blamed for any alleged delays in supplies. The Authority notes that the issue is not relevant to the present proceedings. The Authority is not required to examine or determine reasons for dumping. The Authority is required to determine only the fact of dumping. The issues and counter issues raised in this regard concerns procurement or supply-chain management issues, which is best decided/addressed by the parties concerned. However, it is noted that the issue raised by Tata Motors might be relevant for causal link analysis. In this context, it is noted that Tata Motors is not a majority importer of the product under consideration. Even if imports made by Tata Motors are excluded from injury analysis (considering that these were necessitated due to inability of the domestic industry to timely supply the product), it is still found that there was substantial increase in the import volumes. Further, the domestic industry in fact alleged that majority of the imports were in the aftermarket. Given that after market imports compete with the domestic industry product in the market place, supply-chain management issues cannot be relevant in that segment. Both products compete on the basis of ready stock in that segment.

#### Treatment as Market economy

36. Issues raised on this score by individual responding companies have been addressed based upon the spot verification and necessary verification reports were issued to all concerned. The details were also brought out in the disclosure statement in the appropriate section individually apart from a separate communication to this effect at verification stage by way of an issue of verification report to each exporter whose records were verified.

#### Misc Issues

37. Some other issues raised by interested parties have been examined and the details are as under.

- a. As regards Michelin's investment plans in India, the Authority notes that the same in any case is not relevant to the present case.
- b. The fact that follows OECD guidelines for determining arm's length price or that their price has been accepted by Indian customs at best establishes that its export price should be accepted on the basis of price charged by the exporter to the importer. The Authority has accepted the price, as claimed.
- c. With regard to allegations that the domestic industry intends to eliminate competition, it is noted that imposition of anti dumping duty removes unfair competition and restores fair competition. It does not eliminate fair competition.
- d. Michelin argument on high end market segment is wholly unsubstantiated. The verified information on record does not show that there is different price or quality segments in the product.
- e. Since the product has been temporarily transferred to "restricted list" under Exim Policy, some interested parties argued that the same has addressed injury to the

domestic industry. The Authority observes that transfer of a product to restricted list subsequent to initiation is not relevant to the present proceedings. The relevant fact for the present investigation is whether the goods were exported above normal value and whether such dumping caused injury to the domestic industry.

- f. Some interested parties have disputed consideration of investigation period different from the period considered in the petition. The Authority holds that there is no prescription under the Rules that the period considered by the Authority for detailed investigations under rule 6 should be the same as the period considered in the petition to establish a case in terms of requirements laid down under rule 5.

### **Standing**

38. There is no evidence justifying that the petitioner companies have imported the product under consideration, that too in so significant volumes that the same disentitles them to bring the present petition. In any case, the Designated Authority has discretion to consider a company eligible company in a situation where a company has imported the product under consideration in small/ insignificant volumes and the thrust of the company is on imports.

39. Since some of ATMA members do not produce the product under consideration and have not participated in the present proceedings, it has been alleged that petition lacks standing. The Authority notes that the present petition is supported by all producers of the product under consideration. In case a company is not producing the product under consideration, its support or opposition is not relevant. Further, in case the members of the association are engaged in production of other products, the same does not debar the association from filing the petition for the product under consideration.

### **Dumping**

40. The issues raised in respect of Dumping have been examined as under:

- a. As regards weight of tyre considered in the petition for assessment of volume, value and price of imports for the purpose of determination of dumping margin and injury, the Authority notes that whereas the petitioner adopted weighted average weight of tyres produced by them as the benchmark for assessment of weight of imports (the imports are generally reported in numbers), the Authority has for the purpose of the proposed determination adopted actual weight as given in the B/L of the responding exporters as per verified records.
- b. A number of interested parties have disputed the claim of the domestic industry to consider South Africa as an appropriate surrogate country. Some interested parties disputed consideration of Thailand also as an appropriate market economy country. Even though the domestic industry rebutted the claims of other interested parties on these account, it has been considered appropriate to determine normal value on the basis of facts available, having regard to information provided by various interested parties and information on record.

**Injury**

41. On injury, the issues raised have been examined as under:

- a. The argument that Michelin prices are higher than domestic industry prices is found factually incorrect. Landed price of Michelin imports is lower than the domestic industry prices.
- b. The allegations of All India Motor Transport Congress are unsubstantiated, and appear to be more in the nature of personal opinion. The Authority notes that only information supported by positive evidence can be considered for the present purpose. The investigation has not shown that the domestic industry has deliberately withheld production.
- c. As regards reduction in excise duty and its impact on the industry, the Authority has considered actual profitability of the domestic industry.
- d. It has been argued that China and Thailand are also buying natural rubber from global markets. It is noted in this regard that China is a net importer of natural rubber. The import price of rubber in China compares well with the price of natural rubber and this aspect has been considered.
- e. All India Motor Transport Congress argued that imports are of better quality and low prices. The Authority however observes that a better quality product would have been at best at higher prices. Complaint of the domestic industry is however that the imports are priced much lower than the selling price of the domestic industry and reasonable cost of production.
- f. Some interested parties have claimed that the losses to the domestic industry are on account of exports. The Authority observes that domestic industry claimed that the exports were made in view of its inability to sell the product in the domestic market. Further, the Authority has considered profit/loss only in domestic operations.
- g. As regards the argument concerning Apollo JV with Michelin, the Authority observes that the same is not relevant for the present purpose.
- h. Some interested parties have disputed the claim of the domestic industry with regard to adverse price effect. The Authority notes that the domestic industry has suffered injury throughout the injury period, of course for different reasons. While the injury in earlier years was primarily due to lack of demand for the product in the Country, the injury in the most recent period considered was primarily due to presence of dumped imports.
- i. With regard to the argument that the net selling price increased more than the non injurious price, the Authority notes that the same only implies some reduction in price underselling and does not establish no injury.
- j. A number of interested parties have disputed claim of the domestic industry with regard to existence of injury to the domestic industry. Reference has been made to improvements in some of the parameters relating to the domestic industry. The Authority notes a number of parameters have been listed under the Rules and that the Rules do not provide that the performance of the domestic industry should have deteriorated in respect of all the listed injury parameters. The Authority is required to evaluate all listed injury parameters and any other such parameter as brought before the Authority and thereafter assess whether the performance of the domestic industry has deteriorated.

### **Other factors of injury**

42. Interested parties have identified some other factors, which according to them have caused injury to the domestic industry. The Authority has examined the claims of the interested parties in this regard as follows:

- a. It is noted that the mere fact that some other factor has also caused injury to the domestic industry does not imply that the domestic industry has not suffered injury due to dumped imports. The Rules provide that so long as dumping is one of the predominant causes of injury, a positive conclusion with regard to dumping causing injury must be reached. It is further noted that in a situation where an interested party identifies some other factor as a cause of injury, the interested party must also quantify the impact of the same. While the interested parties have identified other factors of injury, none of these interested parties have attempted to quantify the impact of the same. At the same time, the domestic industry has strongly objected to the claim that other factors are the principal cause of injury.
- b. Consumption pattern – It has been argued by some interested parties that the consumption pattern has undergone change. It is however noted that the consumption pattern has undergone change more in favour of the product under consideration. Changes in the consumption pattern could not have caused injury to the domestic industry in a situation where the demand for the product under consideration has substantially increased.
- c. Slow pace of Radialisation – The Authority notes that the impact of radialisation is onto demand. As the investigation has shown, demand for the product under consideration has shown an increase. Further, the capacity utilisation of the domestic industry is sub-optimal. Thus, slow pace of radialisation could not have been a cause of injury to the domestic industry.
- d. Inability to meet the domestic demand – the Authority observes that inability of the domestic industry to meet the demand cannot lead to sub-optimal capacity utilization and financial losses. On the contrary, this factor would have led to higher utilization of capacities and profitable position of the domestic industry.
- e. Export performance – While it is established based upon records available with the Authority that the export volumes of the domestic industry have declined, the investigation has shown that the domestic industry was suffering financial losses in exports as well. Further, the domestic industry claimed that the exports were being made in higher volumes earlier due to lack of demand in the Country. They have further claimed that as the product saw demand in the Country, the domestic industry has reduced exports. It is also noted that the Authority has not considered domestic and export combined performance with regard to parameters such as sales, profits, return on investment, etc.
- f. Economic slowdown – The Authority observes that the impact of economic slowdown will be in terms of decline in demand. However, in the instant case, the demand for the product has shown significant increase. The injury to the domestic industry therefore does not appear to be because of economic slowdown.

### **Non injurious price**

43. Some interested parties submitted that considering 22% return on capital employed was incorrect, particularly given the proposal made by the Govt. of India before the WTO as part of the ongoing negotiation by WTO members. The Authority holds that it is not inappropriate to consider 22% return on capital employ

### **Normal Value, Export Price and Dumping Margin**

#### **Normal Value**

#### **Claims made by the Domestic Industry**

44. Applicants claimed that China is a non-market economy. No country has granted market economy country status to China after following detailed evaluation procedure, examination and evaluation. They have further claimed that even China agreed in the accession treaty that WTO Members could use an NME antidumping methodology through December 11, 2016. China has been treated as non-market economy by European Commission and United States in the past three years. European Union and United States are members of World Trade Organization. In India also, the Designated Authority has treated China as non-market economy. The Designated Authority has treated China as non-market economy in practically all the investigations initiated against China after the amendment dated 31st May, 2002. Even after the amendment dated 4th Jan., 2003, the Designated Authority has treated China as a non-market economy.

45. Applicants claimed that producers from Thailand are dumping subject goods in India. Efforts were made to obtain information about the prices of subject product prevailing in the domestic market in Thailand. Embassy of India from Bangkok had provided some information regarding the prevailing market price of tyres in Thailand which has been used by the applicant for calculating normal value.

46. Responding Exporters/ associations have advanced arguments disputing treatment of South Africa as an appropriate surrogate country for the purpose of normal value. They have not provided any material evidence against the applicant's request to accord Non Market Economy treatment to China. It is claimed that South Africa cannot be treated as appropriate surrogate country for the reasons that there is absence of enough competition in South Africa market and South Africa producer is related to one of the Indian producers.

### **Examination by the Authority**

#### **China PR**

#### **Examination of Market economy claims**

47. The Authority notes that in the past three years, China PR has been treated as a non-market economy country in the anti-dumping investigations by other WTO Members. Therefore, in terms of para 8 (2) of the annexure 1 of AD rules, China PR has been treated as a non-market economy country subject to rebuttal of the above presumption by the exporting country or individual exporters in terms of the above Rules.



48. As per Paragraph 8, Annexure I to the Anti Dumping Rules as amended, the presumption of a non-market economy can be rebutted if the exporter(s) from China provide information and sufficient evidence on the basis of the criteria specified in sub paragraph (3) in Paragraph 8 and prove to the contrary. The cooperating exporters/producers of the subject goods from People's Republic of China are required to furnish necessary information/sufficient evidence as mentioned in sub-paragraph (3) of paragraph 8 in response to the Market Economy Treatment questionnaire to enable the Designated Authority to consider the following criteria as to whether:-

- a. The decisions of concerned firms in China PR regarding prices, costs and inputs, including raw materials, cost of technology and labour, output, sales and investment are made in response to market signals reflecting supply and demand and without significant State interference in this regard, and whether costs of major inputs substantially reflect market values;
- b. The production costs and financial situation of such firms are subject to significant distortions carried over from the former non-market economy system, in particular in relation to depreciation of assets, other write-offs, barter trade and payment via compensation of debts;
- c. Such firms are subject to bankruptcy and property laws which guarantee legal certainty and stability for the operation of the firms and
- d. The exchange rate conversions are carried out at the market rate

49. The Authority notes that several producers and exporters from China PR have responded to the questionnaire pertaining to market economy status and to the exporters' questionnaire, consequent upon the initiation notice issued by the Authority and rebutted the non-market economy presumption. Verification of records of these responding exporters was carried out and during verification following emerged.

#### **M/S Michelin Shenyang Tire Co. Ltd**

50. The status of producer as a Market Economy Company was not verified but their claim on Normal Value has been accepted as detailed here in after.

#### **M/S Cooper Chengshan (Shandong) Tire Company Ltd**

51. Cooper Chengsahn (Shandong) Tire Company Ltd was established on \*\*\* as Chinese-foreign equity joint -venture by three shareholders viz. Shandong Chengshan Tire Co Ltd.(\*\*\*%), Cooper, The investment Holding Company( Barbados) Ltd.(\*\*\*%) and Joy Thrive Investment Ltd.(\*\*\*%)

52. The paid up capital of the company was US\$ \*\*\* Million. M/s. Shandong Chengshan Tire Co.Ltd. Contributed all of the land using rights and buildings free of all liens & encumbrances to the company valued at US\$ \*\*\* Million. The Cooper Tire Investments Holding (Berbados) Ltd. was incorporated in Barbados while Joy Thrive Investment Ltd. was incorporated in British Virgin Islands. Themajority shareholding of \*\*\*% is held by the Cooper Tire Investments Holding (Berbados) Ltd. which is a Subsidiary of American Company "Cooper Tire and Rubber Company"

### **Aeolus Tyre Co Ltd**

53. The company was established as a Joint-Stock Limited Company on \*\*\*. As per Asset Valuation Report dated \*\*\*, Henan Tyre (Group) Co Ltd. was solely owned by the state and was established in \*\*\* as Henan Tyre Factory. The Registered Capital of this Company was RMB \*\*\* Million and the Book Value of Assets was RMB \*\*\* Million.

54. As per the Asset Valuation Report, the aggregated value of Assets (as assessed by the valuation agency) was RMB \*\*\* Million which were transferred for RMB \*\*\* Million against the paid-up capital of RMB \*\*\* Million. During \*\*\*, the Company increased its share capital from RMB \*\*\* Million to RMB \*\*\* Million for which the Company issued capital stock of RMB \*\*\* Million. The Company could not provide a copy of the prospectus which would have been prepared for public offerings.

55. On \*\*\*, Henan Tyre (Group) Co. Ltd. transferred \*\*\* Million Shares in favour of China Haohua Chemicals (Group) Corporation which is also a state owned company.

### **Double Coin Holdings Ltd**

56. The present Radial Tyre started construction in \*\*\* and commenced commercial production in \*\*\*. At that time, the plant belonged to Greater China Rubber Factory. On \*\*\*, Shanghai Tyre & Rubber Co.Ltd. was established in the form of consolidation of Shanghai Greater China Rubber Factory and Shanghai Zhengtai Rubber Factory. Both Shanghai Greater China Rubber Factory and Shanghai Zhengtai Rubber Factory were state-owned enterprises \*\*\*% owned by Shanghai Chemical Industry Bureau of Shanghai Government. After the consolidation, Greater China Rubber Factory and Zhengtai Rubber Factory became to be two plants of Shanghai Tyre & Rubber Co.Ltd. Shanghai Tyre & Rubber Co. Ltd. was a state-owned company (limited liability company) \*\*\*% owned by Shanghai Chemical Industry Bureau. The company failed to produce the Assets-Evaluation Report, Capital Verification Report and other reports/approvals which would have been prepared at the time of consolidation as well as establishment of Shanghai Tyre & Rubber Co.Ltd.

57. On \*\*\* Shanghai Economic Commission of Shanghai Government approved that Shanghai Tyre & Rubber Co., Ltd. be restructured (re-organised) from a \*\*\*% state-owned company (limited liability Company) into a stock limited company.

58. On \*\*\* Shanghai Tyre & Rubber Co.,Ltd. was incorporated and listed. A new business license was issued to Shanghai Tyre & Rubber Co.Ltd., which indicated \*\*\* as the new establishing date of Shanghai Tyre & Rubber Co.Ltd. After restructuring, Shanghai Chemical Industry Bureau held \*\*\*% shares of Shanghai Tyre & Rubber Co.,Ltd.

59. On \*\*\* all of the shares held by Shanghai Chemical Industry Bureau were transferred without compensation to Shanghai Huayi (Group) Co.Ltd., which was a state-owned company. No assets evaluation report or transfer agreement was made during the transfer. The company failed to produce a copy of prospectus prepared before offering the shares and listing with stock exchange.

60. Till date, Shanghai Huayi (Group) Co., Ltd. a state owned company is still the \*\*\* shareholder holding \*\*\*% of shares and controller of Double Coin. In other words, Double Coin Holding Co.Ltd. acquired the existing plant in the form of capital contribution by the state during the reorganisation in \*\*\* when Shanguai Tyre & Rubber Co.Ltd. was restructured from \*\*\*% state owned company into a stock limited company but there was no asset appraisal report made during the restructuring. The company failed to produce the documents/reports pertaining to the transfer of shares to Shanghai Huayi (Group)Co.Ltd. who holds \*\*\*% of shares.

61. As per the Business Licence dated \*\*\*, the Double Coin Holding Ltd. has registered and paid up capital of RMB \*\*\* Million. The shareholders are state-owned shares, domestic legal persons and individuals. Presently, there are \*\*\* members in the Board of Directors as under:\*\*\* – Chairman of the Board, represents Shanghai Huayi Group Company,Chenyao, \*\*\* and \*\*\*, represents Shanghai Hyayi Group Co.\*\*\*, \*\*\* and \*\*\* are independent directors. The details/background of these independent directors were sought. It was informed that all these three independent directors are the Board Chairman or General Manager of other state-owned companies.

#### **Qingdao Doublestar Tire Industrial Co Ltd.**

62. While responding to the initiation of Anti dumping investigation, the Company had claimed to be operating as a Market Economy. However during verification the company failed to provide any of the documents sought at the pre-verification stage for actual verification. At the time of verification, the Company gave a written undertaking that the documents relating to MET claim are almost not available and therefore the same cannot be provided to the verification team. Therefore, to that extent, their claim on MET treatment as deemed to have been withdrawn and it can be concluded that the company is a Non-market economy Company.

#### **Shandong Hengfeng Rubber and Plastic Co. Ltd.**

63. Shandong Hengfeng Rubber and Plastic Co Ltd was formerly Shandong Don Ying Guangrao County Dewang Hengfeng Rubber and Plastic Co Ltd which was established in \*\*\* by \*\*\* Natural Persons with a Registered Capital of RMB \*\*\* Million. In March \*\*\*, three new Shareholders joined the Company and Registered Capital was increased from RMB \*\*\* Million to RMB \*\*\* Million. As per Capital Verification Report, during \*\*\*, the Capital was increased from RMB \*\*\* Million to RMB \*\*\* Million, i.e an increase of RMB \*\*\* Million out of which RMB \*\*\* Million were invested by a new investor, viz. \*\*\* and \*\*\* and other investors contributed RMB \*\*\* Million towards purchase of equipment.

64. As per Capital Verification Report of the year \*\*\*, the list of Shareholders (and their respective contribution) indicated the number of such Shareholders as \*\*\*, though as per Capital Verification Report of \*\*\*, \*\*\* and \*\*\*, the number of Shareholders was only \*\*\*. No explanation could be provided on this issue. Up to \*\*\*, the total Assets (Fixed and Current

Assets) were only RMB \*\*\* Million which were funded through debts of RMB \*\*\* Million and the rest through Equity.

65. As per the Capital Verification Report of \*\*\*, it is seen that the Registered Capital was increased from RMB \*\*\* Million to RMB \*\*\* Million, out of which a new Shareholder viz \*\*\* contributed RMB \*\*\* Million as cash and balance RMB \*\*\* Million were transferred from retained earnings. During verification it was informed that during the year \*\*\*, Shandong Hengfeng Rubber and Plastic Co Ltd invested RMB \*\*\* Million in Bias Tyre Production Plant which was commissioned in \*\*\*, but the Company could not furnish copy of the Business License effecting change in the scope of their business.

66. During verification, the investigating team was informed that the company started its Radial Tyre Plant in \*\*\*, which was commissioned in \*\*\*, with a capacity of \*\*\* units. As per the list of fixed assets of Radial Plant as on \*\*\*, as supplied and collected during verification, it is seen that investments in Radial Plant were RMB \*\*\* Million. The company was asked to provide details of source of financing this capital investment in Radial Plant, but the officials present during verification failed to do so. During the Year \*\*\*, the Company also invested RMB \*\*\* Million in Thermal Power Plant as an Infrastructure Project to the Tyre Plant but as to how the investment was financed could not be explained.

67. The Company was asked to provide documents showing the legal status of Shandong Chenfeng Tyre Co and the evidence of valuation of Fixed Assets contributed by them. The Company was also asked to furnish the evidence / documents showing the source of funding by \*\*\* (Legal Representative) and others, who have till \*\*\* made investments of over RMB \*\*\* Million. However nothing on this score was provided to the investigating team.

68. The Company could not explain and furnish necessary details as to how and wherefrom the Technology for Radial Plant was obtained and payments made for the said acquisition, though in the balance Sheet for the year \*\*\*, intangible assets were shown at RMB \*\*\* Million, which is the fee for transfer of Radial Tyre Technology. Interestingly, till the year \*\*\*, nothing was included and shown in the intangible assets towards Land Use rights. The Company could not provide the documents relating to land use rights

#### **Hangzhou Zhongce Rubber Co Ltd**

69. The company was formed as a Chinese foreign joint venture with a registered and paid up capital of \*\*\* Million RMB by Hangzhou Rubber General Factory and Hong Kong Zhongce Investment Co Ltd. Out of the total paid capital, Hangzhou Rubber General Factory contributed in the form of capital assets and the other partner brought in cash in the ratio of \*\*\*:\*\*\*. The brief history of the company is as follows:

70. Hangzhou Rubber General Factory was established on \*\*\*. The assets held by the Hangzhou Rubber General factory valued at RMB \*\*\* Million as on \*\*\* were revalued at RMB \*\*\* Million as per the report of Asset Assessment Centre, Hangzhou \*\*\*. As of \*\*\*, the fixed assets of the rubber factory constituted RMB \*\*\* and the total net assets (including net current assets) constituted RMB \*\*\*. Out of the assets held by the Rubber General Factory, assets

worth RMB.\*\*\* (as on \*\*\*) were transferred to a new joint venture entity by name Hangzhou Zhongce Rubber Co Ltd. The other joint venture partner was Hong Kong Zhongce Investment Co Ltd. The initial shareholding was as follows:

- a) Hangzhou Rubber General Factory contributed RMB \*\*\* or USD \*\*\* by way of assets. Out of the said contribution, RMB \*\*\* or USD \*\*\* (\*\*\*) % was treated as capital.
- b) Hongkong Zhongce Investment Co Ltd contributed USD \*\*\* in cash (\*\*\*\*%).

71. During verification following came to the fore:

- i. In \*\*\*, Hong Kong Zhongce Investment Co Ltd transferred its shares to China Tire Holdings Ltd, Bermuda. The company failed to produce details i.e. certificate of incorporation, promoters, paid up capital, etc about the Hong Kong Zhongce Investment Co Ltd / China Tire Holdings Ltd.
- ii. In \*\*\*, the capital was increased from USD \*\*\* to RMB \*\*\*. The Assets of over RMB \*\*\* Million were transferred for RMB \*\*\* Million as capital contribution.
- iii. In \*\*\*, the capital was increased from RMB \*\*\* to RMB.\*\*\* by converting the accumulated profits up to \*\*\* into capital. Further, part of the shares held by China Tire Holdings Ltd was sold to Hangzhou Industrial & Commercial Trust Co Ltd., a Chinese public financial institution.
- iv. During POI, Hangzhou Rubber (State Owned) held \*\*\*\*% of shares while China Tire and Hangzhou Industrial and Commercial trust held \*\*\*\*% and \*\*\*\*% equity respectively.

### Shandong Jinyu Tyre Co Ltd

72. While responding to the initiation of Anti dumping investigation, the Company had claimed to be operating as a Market Economy. However during verification the company failed to provide any of the documents sought at the pre-verification stage for actual verification. At the time of verification, the Company gave a written undertaking that the documents relating to MET claim are almost not available and therefore the same cannot be provided to the verification team. Therefore, to that extent, their claim on MET treatment as deemed to have been withdrawn and it can be concluded that the company is a Non-market economy Company.

### Triangle Tyre Co., Ltd. ("Triangle")

73. Triangle Tyre Co Ltd was incorporated on \*\*\* as Joint Stock Limited Company. The main initiator of Triangle Tyre Co Ltd was Triangle Group Co Ltd which invested its assets related with all steel radial tyres and bias tyres as capital contribution. The other promoters were \*\*\* other state owned companies and \*\*\* natural persons, who including \*\*\* Legal representative), invested in the form of assets or cash as capital contribution. The Company is subject to supervision by Shandong Province Finance Bureau. As per Capital Verification

Report it is seen that the Company received net assets amounting to RMB \*\*\* Million against paid-up Capital of RMB \*\*\* Million.

74. \*\*\* was legal representative of both Triangle Group Co Ltd since \*\*\* and Triangle Tyre Co Ltd, had made investment of over RMB \*\*\* Million in both Triangle Group and Triangle Tyre Co, they failed to furnish details about \*\*\* (Born \*\*\*) and his source of finance.

75. Since Triangle Group promoted Triangle Tyre Co Ltd and invested Capital Assets as Share Capital. The assets worth RMB \*\*\* Million were transferred towards share capital amounting to RMB \*\*\* Million. The Asset Appraisal Report was confirmed by Shandong province State-Owned Asset Administration Office on \*\*\*. As per this document, no value was attached for Intangible Assets in the form of Land Use Rights valuing over RMB \*\*\* Million.

76. During \*\*\*, all the State-Owned shares of the Group have been purchased by its employees and therefore, stock equity is an amount of RMB \*\*\* shares it holds on Triangle Tyre Co Ltd i.e. \*\*\*% has changed to privately owned shares. They could not produce necessary evidence in support of this statement. It was stated that employees purchased shares through trust but could not furnish any evidence in this regard.

#### **Shandong Wanda Boto Tyre Co. Ltd.**

77. The Company was established on \*\*\* as Limited Liability Company with Registered and Paid up Capital of RMB \*\*\* Million. Dong Ying City Wanda Group Co. Ltd. (formerly known as Dong Ying Wanda Holding Co. Ltd.), holding \*\*\*% of the shareholding was promoted by Shandong Dong Ying City Kenli County Shangtuo Village People's Government (\*\*\*%) and Dong Ying Lutai Chemical Industry Co. Ltd. (\*\*\*%), with Registered & Paid up Capital of RMB \*\*\* Million. Similarly, Beijing Research & Design Institute of Rubber Industry having \*\*\*% shareholding is also a state-owned organization.

78. On \*\*\*, Dong Ying City Wanda Group Co Ltd transferred all its shares worth RMB \*\*\* Million in favour of Wanda Group Company. As per the Articles of Association of Wanda Group Company Ltd. (\*\*\*), read with Capital Verification Report of \*\*\*, Wanda Group Company was in fact established during \*\*\* and its shares were held by Shentuo Village people's Govt (\*\*\*%), Collective (\*\*\*%) and Employees (\*\*\*%). The Wanda Group Co. Ltd. held the first General Shareholders meeting on \*\*\*. As per the Articles of Association dated \*\*\*, the shares of Wanda Group Co Ltd were held by Wanda Holding Group Co Ltd. On \*\*\*, the name of Dong Ying City Wanda Group Co Ltd was changed to Wanda Holding Group Co Ltd. On \*\*\*, Wanda Group Company transferred \*\*\* Shares in favour of Wanda Holding Group Co Ltd. The Company failed to produce the necessary documents effecting transfer of shares consideration amount and methods of payment. On \*\*\*, the share capital was increased from RMB \*\*\* Million to RMB \*\*\* Million which was invested by Wanda Group Company.

79. The Company was asked to produce the technology agreement, if any, entered into for the supply of technology. The company stated that no such agreement was prepared and technology for radial tyre was supplied by \*\*\*, who was earlier employed by Wanda Group

Co.Ltd., was also a share holder of Shandong Wanda Boto Tyre Co.Ltd. and his capital contribution was funded by Wanda Group Co.Ltd.

80. The company uses land measuring \*\*\* sqm., the land use rights of which are with Wanda Group Co.Ltd. The company was not in possession of the Land use Right Agreements. No rent is paid for the land by the company.

### **Xingyuan Tire Group Co Ltd**

81. While responding to the initiation of Anti dumping investigation, the Company had claimed to be operating as a Market Economy. However during verification the company failed to provide any of the documents sought at the pre-verification stage for actual verification. At the time of verification, the Company gave a written undertaking that the documents relating to MET claim are almost not available and therefore the same cannot be provided to the verification team. Therefore, to that extent, their claim on MET treatment as deemed to have been withdrawn and it can be concluded that the company is a Non-market economy Company.

### **Shandong Yinbao Tyre Group Co. Ltd.**

82. The Company named Shandong Province Shouguang City Yinbao Rubber Industry Co Ltd was stated to have been established in \*\*\*. This was stated to be into manufacturing of Bias Tyres and Carbon Black. Shandong Yinbao Tyre Group Co Ltd was stated to have been set up in the Year \*\*\* for manufacture of Radial Tyres and was claimed to have no relationship with originally set up Company in the name and style of Shandong Province Shouguang City Yinbao Rubber Industry Co Ltd for manufacture of Bias Tyres.

83. As per the Business License dated \*\*\*, the name of the Company was Shandong Province Shouguang City Yinbao Rubber Industry Co Ltd., which was established during \*\*\*. \*\*\* was the Legal Representative of the Company and its Registered Capital was RMB \*\*\* Million. During \*\*\*, the name of the Company changed to Shandong Yinbao Tyre Group Co Ltd with Paid-up Capital of RMB \*\*\*Million. \*\*\* was the Legal Representative. As per Articles of Association dated \*\*\*, the Company was formed by \*\*\* persons including \*\*\*, who held \*\*\*\*% of the Shares and contributed RMB \*\*\* Million. As per Article \*\*\* of Articles of Association, the Company has Board of Supervisors, comprising of \*\*\* members elected by the shareholders. As per the response filed by the company, claiming Market Economy Status, \*\*\* and \*\*\* are the Directors of the Company and they represent the labour in Yinbao. The company was asked to clarify the reasons for labour representation in the Board. This was important because Law of China empowered the board of Supervisors through Article \*\*\* to Article \*\*\*. However, the company could not clarify the matter.

84. The Radial Plant was commissioned during \*\*\*, with the installed capacity of \*\*\* Tyres per year. During \*\*\*, the Capacity was expanded to \*\*\* Tyres which was further expanded to \*\*\* Tyres during \*\*\*. During \*\*\*, the installed capacity was expanded to \*\*\* Tyres. The company was asked to furnish necessary details regarding technology for the radial

tyre production. The company could not explain as to how the technology for radial tyre production was obtained and whether any fee was paid for technology.

85. It was observed that on \*\*\*, the Company applied for change of name from Shandong Gold Tyre Co Ltd to Shandong Yinbao Tyre Group Co Ltd. It also came to notice that on \*\*\*, \*\*\* transferred his shares worth \*\*\* Million in favour of other shareholders as well as two new shareholders. During \*\*\*, as per the Capital Verification Report, the Company increased its Capital from RMB \*\*\* Million to RMB \*\*\* Million which was contributed by the shareholders.

86. Since \*\*\*, \*\*\* was the major Shareholder (\*\*\*%), who contributed RMB \*\*\* Million and was the Legal Representative, the Company could not furnish the source of financing of \*\*\* and other shareholders. From the perusal of Business license of Shandong Province Shouguang City Yinbao Rubber Industry Co Ltd, it was seen that \*\*\* was the legal representative of this company too which was producing Bia Tyres and is associated with the Company since \*\*\*. They could not furnish the details of financing by \*\*\* who contributed RMB \*\*\* Million in \*\*\*.

87. The Company could not furnish source of financing the capacity additions since \*\*\*. The Company could also not produce complete documents relating to land use rights.

#### **Zhaoyuan Leo Rubber Co Ltd. Now Renamed as Shandong Linglong Tyre Co Ltd**

88. Shandong Yantai Tyre Co Ltd was incorporated in \*\*\* as a Group Corporation at the bureau level. The economic nature of the company was collective-owned. The Company was asked to provide a copy of the financial statements including Balance Sheet for \*\*\* but the same was not available. Interestingly, the Asset Evaluation Report normally contains the Balance Sheet for the bench mark date but it was not prepared for this evaluation. The Asset valuation report also states that dormitory for employee facilities and land use rights are not included within the scope of evaluation. In other words, against the assessed replacement value of Assets amounting to RMB \*\*\* Million, the value taken as Capital Contribution for the Joint Venture was only RMB \*\*\* Million

89. The Company was asked to provide the complete details about Leo Limited with regard to its Authorised and Paid-Up Capital, details of shareholders, Articles of Association, Object of the Company, Promoter etc., but the Company could provide only an incomplete copy of the certificate of incorporation which indicates that the Company was incorporated on \*\*\*. No further details were available.

90. In \*\*\*, Leo Ltd transferred its share to New Energy Chemical Group Ltd. In \*\*\*, New Energy Chemical Group Ltd transferred its share to China South Trading Company which in turn transferred its share to Elite Faith Trading Company during \*\*\*. A study of share transfer agreement between Leo Ltd and New Energy Chemical Group Ltd (Office address of both parties at the same place) reveals that legal representative (Chairman of Board) of both these companies is \*\*\*. Likewise, the share transfer agreement between New Energy Chemical Group Ltd and China South Trading Company shows that \*\*\* is also the Chairman of the Board of Zhaoyuan Leo Rubber Co Ltd. The nationality of \*\*\* is Chinese. The share transfer



agreement between China South Trading Company and Elite Faith Trading Company was formulated according to Law of Hong Kong special administration, Region China. The legal representative is \*\*\* and his nationality is Chinese. It is interesting to note that share transfer between \*\*\* to \*\*\* took place at the same price i.e US \$ \*\*\* though as per receipt dated \*\*\*, New Energy contributed US \$ \*\*\* Million. During \*\*\* alone, the Capital Contribution by New Energy was US \$ \*\*\* Million but its shares were transferred at US \$ \*\*\* Million. The Company could not explain and furnish necessary details as to how and wherefrom the Technology for Radial Plant was obtained.

**M/s. Shandong Achi Tyre Co. Ltd.**

91. Although Shandong Achi Tyre Co. Ltd has also responded to the initiation notification, the said responding exporter has provided a totally incomplete and inadequate response without supporting documents relied upon. Moreover information in prescribed appendices has not been furnished and therefore the said exporter has been treated as non-cooperative.

**Normal Value**

**China PR**

**Responding Exporters**

**M/S Michelin Shenyang Tire Co. Ltd**

92. As per response submitted to the Authority, during period of investigation the weighted average Normal Value claimed and subsequently accepted and endorsed by the trading company MAPIMEX, based in Singapore, through whom all the exports were made, during verification of other details relating to Landed Price etc. is US\$ \*\*\* per KG TTF.

**M/S Cooper Chengshan (Shandong) Tire Company Ltd**

93. Having concluded that the subject producer / exporter is operating under market economy conditions, the domestic sales of the subject exporter in respect of variants comparable to the variants exported to India during POI have been considered for determination of Normal Value. As per verified records of the company, they had sold a total of \*\*\* Tyre sets relating to \*\*\* variants i.e \*\*\* and \*\*\*, in the domestic market during POI, comparable to the export sales to India during POI. Individual Invoices and related documents were verified in respect of all the \*\*\* Invoices. Adjustments had been claimed on account of Inland Transportation alone which was verified and found to be in order. No adjustments were either claimed or required to be made on account of Credit Cost as all the payments were received in advance. Verification of records further revealed that all the domestic sales were profitable ones and comprise of much more than 5% of the total exports to India during POI. Normal value based upon these domestic sales works out to US\$ \*\*\* per KG of TTF on a weighted average basis. The requirement of Raw Material cost being in line with the cost in a market economy country was also gone into and it is concluded that the RM cost of the subject producer is more or less in tandem with the cost of DI with just a marginal acceptable difference.

**Normal Value in respect of all other exporters from China PR**

94. As per Rule 7 of Annexure 1 of Antidumping Rules, the Authority is required to determine normal value in respect of Non-Market economy countries on the basis of price or the constructed value in the market economy third country, or the price from such a third country to other countries including India or any other reasonable basis. The Authority having found that M/S Cooper Chengshan (Shandong) Tire Company Ltd is operating under market economy conditions, considers this as a reasonable basis within the scope of AD Rules and holds that Normal value determined in respect of M/S Cooper Chengshan (Shandong) Tire Company Ltd shall be considered as normal value for all other exporters from China PR, who have responded to the initiation but found to be operating under non-market economy conditions or those who have not responded to the initiation.

**Normal Value for responding Exporters from Thailand****M/s. Michelin Siam Co. Ltd.**

95. As per response submitted to the Authority, during period of investigation the weighted average Normal Value claimed and subsequently accepted and endorsed by the trading company MAPIMEX, based in Singapore, through whom all the exports were made, during verification of other details relating to Landed Price etc. is US\$ \*\*\* per KG TTF

**M/s. Bridgestone Tire Manufacturing (Thailand) Co. Ltd.**

96. They had responded to the initiation by submitting an exporter questionnaire along with all the details. They also invaded the Authority for verification of the records at their Singapore trading Company office of Bridgestone Asia Pacific Pte Ltd. through whom they have claimed to have made the exports to India during POI. The verification team actually visited their Singapore office but the officials present during verification pleaded that they be allowed to revise their submissions as they have noticed some inconsistencies in the submissions already made. They sought revision in respect of all the appendices submitted earlier. In fact these revised submissions were also not available as they sought time to prepare and submit these revised submissions. On this score they also made a written request to the DA vide their letters dated September 9, 2009 seeking permission to revise the response for appendices 3-A, 3-C, 4, 5, 6, 7, 8A, 8B, 8C and 9. The Authority did not agree to their request as the same was not found feasible at this late stage from their view point of equity. Therefore, for the purpose of present investigation the Authority treats the subject responding producer/exporter as non-cooperative.

**All non-cooperating exporters from Thailand**

97. The Authority holds that the Normal Value claimed by the responding exporter viz. M/s. Michelin Siam Co. Ltd. be taken as normal value for all other exporters from Thailand.

**Export Price****Export Price all responding Exporters from China PR****M/S Michelin Shenyang Tire Co. Ltd**

98. As per Appendix 2 submitted to the Authority, during period of investigation there were a total of \*\*\* TTF sets of \*\*\* different variants / sizes sold to Indian Customers during POI. The weighted average NEP claimed and subsequently accepted and endorsed by the trading company MAPIMEX, based in Singapore, through whom all the exports were made, during verification of other details relating to Landed Price etc. is US\$ \*\*\* per KG TTF

**M/S Cooper Chengshan (Shandong) Tire Company Ltd**

99. As per details provide in Appendix 2, filed with the response to the initiation, the subject producer / exporter had claimed to have exported a total of \*\*\* Bus and Truck Tyres comprising of \*\*\* different sizes / variants. The requisite documents presented for verification in respect of each invoice were verified. All exports were on FOB basis. Adjustments claimed on account of inland freight, handling charges, and Credit Cost, Bank Charges and VAT loss were verified. Since no packing cost is involved, total weight has been taken from related Bills of Lading. The NEP per KG has been calculated on a weighted average basis and the same works out to US\$ \*\*\* per KG TTF.

**M/s. Apollo Tyre Co. Ltd**

100. As per Appendix 2 submitted to the Authority, during period of investigation there were a total of \*\*\* TTF sets sold to Indian Customers. The requisite documents were presented for verification. All transactions were on CNF basis. Adjustments claimed on account of ocean freight, Port charges, inland freight, and Credit Cost, Bank Charges and VAT loss were verified. Since no packing cost is involved, total weight has been taken from related Bills of Lading. The NEP per KG has been calculated on a weighted average basis and the same works out to US\$ \*\*\* per KG TTF.

**M/s. Double Coin Holding Ltd.**

101. As per details provided in Appendix 2, filed with the response to the initiation, the subject producer / exporter had claimed to have exported a total of \*\*\* Bus and Truck Radial Tyres comprising of \*\*\* different sizes / variants. The requisite documents were presented for verification. All the transactions were on FOB basis. Adjustments claimed on account of, inland freight, handling charges, Bank Charges and VAT loss were verified. Since no packing cost is involved, total weight has been taken from related Bills of Lading. The NEP per KG has been calculated on a weighted average basis and the same works out to US\$ \*\*\* per KG TTF.

**M/S Qingdao Doublestar Tire Industrial Co Ltd.**

102. During period of investigation there were a total of \*\*\* Tyres comprising of a total of \*\*\* invoices / transactions of only one variant viz. \*\*\* only, exported to India during POI. The requisite documents were presented for verification. Adjustments claimed on account of, Handling forwarding and other charges, inland freight, and Credit Cost, Bank Charges and

VAT loss were verified. Since no packing cost is involved, total weight has been taken from related Bills of Lading. The NEP per KG has been calculated on a weighted average basis and the same works out to US\$ \*\*\* per KG TTF.

**M/S Shandong Hengfeng Rubber and Plastic Co. Ltd.**

103. During period of investigation there were a total of \*\*\* Tyres comprising of a total of \*\*\* invoices of one variant viz. \*\*\* only, exported to India during POI to a single party viz. \*\*\*. The requisite documents were presented for verification. Adjustments claimed on account of Port / Handling Charges, inland freight, and Credit Cost, Bank Charges and VAT loss and packing charges were verified. The wt of packing being insignificant, total weight has been taken from related Bills of Lading. The NEP per KG has been calculated on a weighted average basis and the same works out to US\$ \*\*\* per KG TTF.

**M/S Hangzhou Zhongce Rubber Co Ltd**

104. As per Appendix 2 submitted to the Authority, during period of investigation, there were a total of \*\*\* Tyres sets sold to Indian Customers, comprising of a total of \*\*\* invoices / Transactions, comprising of \*\*\* sizes / variant. All the transactions are either on CNF or FOB basis where as \*\*\* transactions as reported in Appendix 2 are a CIF transaction. The requisite documents were presented for verification. Adjustments claimed on account of ocean freight, Port / handling charges, inland freight, and Credit Cost, Bank Charges and VAT loss were verified. Since no packing cost is involved, total weight has been taken from related Bills of Lading. The NEP per KG has been calculated on a weighted average basis and the same works out to US\$ \*\*\* per KG TTF.

**Shandong Jinyu Tyre Co Ltd**

105 As per Appendix 2 submitted to the Authority, during period of investigation there were a total of \*\*\* Tyres sets sold to Indian Customers, comprising of a total of \*\*\* invoices / Transactions, comprising of \*\*\* sizes / variant. However during verification it came to notice that total transactions were \*\*\* and \*\*\* transaction had got erroneously repeated while compiling appendix 2. Similarly the no of Tyre Sets exported were \*\*\*. All the transactions were on either CNF or FOB basis. Adjustments claimed on account of ocean freight, Port / handling charges, inland freight, and Credit Cost, Bank Charges and VAT loss were verified. Since no packing cost is involved, total weight has been taken from related Bills of Lading. The NEP per KG has been calculated on a weighted average basis and the same works out to US\$ \*\*\* per KG TTF.

**Triangle Tyre Co., Ltd. ("Triangle")**

106. During period of investigation there were a total of \*\*\* Tyres comprising of a total of \*\*\* invoices. During verification they confirmed to have exported only two variants / sizes to India during POI. The requisite documents were presented for verification. All shipments were on FOB basis. Adjustments claimed on account of Port charges, inland freight, and Credit Cost, Bank Charges and VAT loss were verified. Since no packing cost is involved, total

weight has been taken from related Bills of Lading. The NEP per KG has been calculated on a weighted average basis and the same works out to US\$ \*\*\* per KG TTF.

**Shandong Wanda Boto Tyre Co. Ltd.**

107. During period of investigation there were a total of \*\*\* Tyres comprising of a total of \*\*\* invoices. Transactions were on CIF, CNF and FOB basis. The requisite documents were presented for verification. Adjustments claimed on account of ocean freight, Overseas Insurance, Port charges, inland freight, and Credit Cost, Bank Charges and VAT loss were verified. Since no packing cost is involved, total weight has been taken from related Bills of Lading. The NEP per KG has been calculated on a weighted average basis and the same works out to US\$ \*\*\* per KG TTF.

**Xingyuan Tire Group Co Ltd**

108. As per Appendix 2 submitted to the Authority, during period of investigation there were a total of \*\*\* Tyres sets sold to Indian Customers, comprising of a total of \*\*\* invoices / Transactions, comprising of only one size / variant. The requisite documents were presented for verification. All the transactions were on FOB basis. Adjustments claimed on account of Port charges, inland freight, and Credit Cost, Bank Charges and VAT loss were verified. Since no packing cost is involved, total weight has been taken from related Bills of Lading. The NEP per KG has been calculated on a weighted average basis and the same works out to US\$ \*\*\* per KG TTF.

**Shandong Yinbao Tyre Group Co. Ltd**

109. As per Appendix 2 filed with the Authority along with the response to the initiation, they had claimed to have exported \*\*\* sets of two variants viz. \*\*\* and \*\*\* Radial Bus and Truck Tyres to India vide \*\*\* consignments / invoices during POI. The requisite documents were presented for verification. All the shipments were on FOB basis. Adjustments claimed on account of Port charges, inland freight, and Credit Cost, Bank Charges and VAT loss were verified. Since no packing cost is involved, total weight has been taken from related Bills of Lading. The NEP per KG has been calculated on a weighted average basis and the same works out to US\$ \*\*\* per KG TTF.

**Zhaoyuan Leo Rubber Co Ltd. Now Renamed as Shandong Linglong Tyre Co Ltd**

110. As per Appendix 2 submitted to the Authority, during period of investigation there were a total of \*\*\* Tyres sold to Indian Customers, comprising of a total of \*\*\* invoices of comprising of a number sizes / variants. It was claimed that they had exported the PUC through various traders and out of these, it was claimed that out of all the traders \*\*\* is a direct trader stationed in India to whom the sales of only one variant / size viz. \*\*\* were made during POI. During verification of records it was revealed that the said \*\*\* is a Dubai based trader on whom the invoices were raised although the shipments had been made direct to India at the instance of the said Dubai based trader. However the Authority did not have access to the documents raised by the said Dubai based trader on Indian customers as neither the said trader had filed the response to the initiation nor were the documents viz. Invoices, realization

certificates of this trader made available for verification. Therefore determination of NEP and consequently the individual DM etc for the subject producer / exporter is not possible. In respect of the verification report issued to them, they filed their comments stating that \*\*\* has an office in India and therefore their sales to India made through this trader should be accepted. However as already explained above, all the invoices were addressed to the Dubai Address of the Trader and the Authority not having access to the documents of said Dubai Trader, NEP and other basic details i.e LP etc and consequently the individual DM and IM cannot be determined for this producer.

**M/s. Shandong Achi Tyre Co. Ltd. And other non- responding exporters from China PR.**

111. Although Shandong Achi Tyre Co. Ltd has also responded to the initiation notification, the said responding exporter has provided a totally incomplete and inadequate response without supporting documents relied upon. Moreover information in prescribed appendices has not been furnished and therefore the said exporter has been treated as non-cooperative.

112. In respect of all other exporters from China PR, for the lowest valued transaction of the responding exporters, has been considered for determination of net export price. The Net export price at ex-factory level works out to US\$ \*\*\* per KG/TTF.

**Export Price all responding Exporters from Thailand**

**M/s. Michelin Siam Co. Ltd.**

113. As per Appendix 2 submitted to the Authority, during period of investigation there were a total of \*\*\* TTF sets of \*\*\* different variants / sizes sold to Indian Customers. The weighted average NEP claimed and subsequently accepted and endorsed by the trading company MAPIMEX, based in Singapore, through whom all the exports were made, during verification of other details relating to Landed Price etc., is US\$ \*\*\* per KG TTF

**M/s. Bridgestone Tire Manufacturing (Thailand) Co. Ltd.**

114. They had responded to the initiation by submitting an exporter questionnaire along with all the details. They also invited the Authority for verification of the records at their Singapore trading Company office of Bridgestone Asia Pacific Pte Ltd. through whom they have claimed to have made the exports to India during POI. The verification team actually visited their Singapore office but the officials present during verification pleaded that they be allowed to revise their submissions as they have noticed some inconsistencies in the submissions already made. They sought revision in respect of all the appendices submitted earlier. In fact these revised submissions were also not available as they sought time to prepare and submit these revised submissions. On this score they also made a written request to the Authority vide their letters dated September 9, 2009 seeking permission to revise the response for appendices 3-A, 3-C, 4, 5, 6, 7, 8A, 8B, 8C and 9. The Authority did not agree to their request as the same was not found feasible at this late stage from the view point of equity. Therefore, for the purpose of present investigation the Authority treats the subject responding producer/exporter as non-cooperative.

**All non-cooperating exporters from Thailand**

115. In respect of all other exporters from China PR, the lowest valued transaction of the responding exporters, has been considered for determination of net export price. The Net export price thus works out to US\$\*\*\* / KG TTF.

**Dumping Margin**

116. Authority notes that the comparison made must be a fair comparison. Authority has determined both the normal value and export price at ex-factory level for a set of tyre, tube & flap (TTF).

**Dumping Margin Table**

US\$ / KG of TTF

Name of The Exporter	Normal Value	Export Price	Dumping Margin	DM %
<b>China PR</b>				
Quingdao Double Star Tire Industrial Co. Ltd.	***	***	***	25-30
Hangzhou Zhongce Rubber Co. Ltd and M/s. Hangzhou Sunrise Rubber Co. Ltd.	***	***	***	10-15
Aeolus Tyre Co. Ltd.	***	***	***	20-25
Shandong Wanda Boto Tyre Co. Ltd	***	***	***	30-35
Tringle Tyre Co. Ltd.	***	***	***	15-20
Shandong Yinbao Tyre Group Co. Ltd	***	***	***	20-25
Shangdong Jinyu Tyre Co. Ltd.	***	***	***	25-30
Shangdong Hengfeng Rubber & Plastic Co. Ltd.	***	***	***	15-20
Double Coin Holding Ltd.	***	***	***	15-20
Copper Chengshan (Shandong) Tire Co. Ltd.	***	***	***	30-35
Xingyuan Tire Group Co. Ltd.	***	***	***	25-30
Michelin Shenyang Tire Co. Ltd. Thru Michelin Asia- Pacific Import-Export (HK) Ltd.	***	***	***	50-55
All other exporters from China PR	***	***	***	90-95
<b>Thailand</b>				
Michelin Siam Co. Ltd. Thru Michelin Asia- Pacific Import-Export (HK) Ltd.	***	***	***	90-95
All Other exporters from Thailand	***	***	***	110-115

**Methodology for Injury Determination and Examination Of Causal Link****Injury To Domestic Industry****Cumulative Assessment**

117. Annexure II (iii) to the Anti Dumping Rules provides that in case imports of a product from more than one country are being simultaneously subjected to anti dumping investigations, the designated authority will cumulatively assess the effect of such imports, in case it determines that:

- (a) *the margin of dumping established in relation to the imports from each country is more than two percent expressed as percentage of export price and the volume of the imports from each country is three percent of the imports of the like article or where the export of the individual countries less than three percent, the imports cumulatively accounts for more than seven percent of the imports of like article, and;*
- (b) *Cumulative assessment of the effect of imports is appropriate in light of the conditions of competition between the imported article and the like domestic articles.*

118. The Authority considered whether it would be appropriate to cumulatively assess injury to the domestic industry. As stated below, it would be appropriate to assess injury to the domestic industry cumulatively from China and Thailand:-

- i) The margins of dumping from each of the subject countries are more than the limits prescribed,
- ii) The volume of imports from each of the subject countries is more than the limits prescribed,
- iii) Cumulative assessment is appropriate in view of the following factors:-
  - a) The goods involved are like articles and are competing in the same market;
  - b) The imported products are being sold through the same channel of distribution and to comparable category of customers;
  - c) Products from both the countries are undercutting the prices of the domestic industry in the market.
  - d) Imports from both the countries are increasing.

**Assessment of demand**

119. Authority has defined, for the purpose of the present investigation, demand or consumption of the product in the Country as the sum of domestic sales of the Indian Producers and imports from all sources. The demand so assessed and given in the table below is based upon DGCI&S data source as the exports reported by responding exporters are far less than the exports reported in DGCI&S data source:-



	Unit	2004-05	2005-06	2006-07	POI
Imports From Subject Countries	MT	1361	5056	17458	28386
Imports from Other countries	MT	107	616	1099	1106
Sales by domestic Industry	MT	9999	14596	19440	24159
Demand	MT	11467	20268	37997	53651

### **Import volumes and market share**

120. The volume of dumped imports of subject product from subject countries and the share of the same in relation to replacement market sales in India is given in the table below.

	Unit	2004-05	2005-06	2006-07	POI
Imports					
China	MT	1,361	5,046	16,861	27,396
Thailand	MT	-	11	597	990
Subject countries	MT	1,361	5,056	17,458	28,386
Other Countries	MT	107	616	1,099	1,106
Total Imports	MT	1468	5672	18557	29492
Market Share in Imports					
China	%	92.70	88.95	90.86	92.89
Thailand	%	-	0.19	3.21	3.36
Subject countries	%	92.70	89.14	94.08	96.25
Other Countries	%	7.30	10.86	5.92	3.75
Share of imports in Relation to Production in India	%	7.31	23.09	69.27	103.73
Share of import in relation to sales by domestic industry	%	13.61	34.64	89.80	117.50
Share of import in relation to demand in India	%	11.87	24.95	45.95	52.91

121. As per Annexure II of the Antidumping Rules, the Designated Authority, while examining the volume of dumped imports, is required to consider whether there has been a significant increase in the dumped imports, either in absolute terms or relative to production or consumption in India. The Authority notes that imports from subject countries increased over the period, both in absolute terms as well as relative to production and consumption in India.

122. From the above, it is evident that imports from subject countries have shown an increase during the injury period, resulting in increase in market share of dumped imports and decline in the market share of the domestic industry during POI as compared with base year 2004-05. The Authority holds that the dumped imports show adverse volume effect.

### **Price effect of imports**

123. Net sales realization of the domestic industry has been arrived at by considering selling price, excluding taxes, duties, discount, commission, freight and insurance. Landed price of

imports has been determined considering weighted average CIF import price, as per DGCI&S data source, with 1% landing charges and applicable basic customs duty. The trend of various prices is as given in the table below:-

	Unit	2004-05	2005-06	2006-07	POI
<b>CIF Export Price</b>					
China	Rs./KG	110.85	92.07	79.60	88.31
Thailand	Rs./KG	-	139.08	105.50	122.79
Subject countries	Rs./KG	110.85	92.17	80.48	89.51
<b>Landed Value as per DGCI&amp;S data source</b>					
China	Rs./KG	130.11	104.07	88.24	95.98
Thailand	Rs./KG	-	157.20	116.96	133.45
Subject countries	Rs./KG	130.11	104.18	89.22	97.28
<b>Net sales realization of domestic industry</b>	Rs./KG	***	***	***	***
<b>Price Undercutting</b>					
China	Rs./KG	(***)	***	***	***
Indexed		(100)	135	280	256
Thailand	Rs./KG	-	(***)	***	***
Indexed		-	(100)	159	120
Subject countries	Rs./KG	(***)	***	***	***
Indexed		(100)	134	277	252

124. It is noted that

- CIF export price as well as landed price from China shows a significant decline as compared to the base year i.e. 2004-05. However, there was an increase in price during the POI as compared to the preceding year. Thailand has also shown an increase in the price during POI over preceding year.
- Landed price of imports, particularly during 2006-07 and POI, both from China and Thailand have been significantly below the selling price of the domestic industry and non injurious price of domestic industry, resulting in significant price undercutting and price underselling.
- Imports are suppressing the prices of the domestic industry in the market and are preventing the price increases that would have otherwise occurred in the absence of imports.

125. Considering the above, the Authority holds that there has been an adverse price effect of dumped imports on the domestic industry.

### Economic Parameters of the Domestic Industry

126. As noted above, there has been a significant rise in the dumping of subject product from subject countries since 2006-07 and during the POI. Considering surge in automobile production and consequent positive impact on the domestic industry, applicants have claimed that certain parameters relating to the performance of the domestic industry would show improvements over this period, to reflect the market growth. It has been pointed out by the applicants that increase in automobile production by one unit, consequently resulting in increase in sales of the subject goods between 7 to 23 units. Therefore, it is considered appropriate to examine the performance of the domestic industry on year to year basis, having regard to the significant surge in demand of the product

127. Evaluation of all relevant economic factors to assess the situation of the industry in terms of actual and potential decline in sales, profits, output market share, productivity, return on investments or utilization of capacity, factors affecting domestic prices, the magnitude of the margin of dumping, actual and potential negative effects on cash flow, inventories, employment, wages, growth, ability to raise capital investments are discussed herein below.

### Production, capacity and capacity utilization

128. Actual production, capacity and capacity utilization of the domestic industry over the years was as shown in the table below.

	Unit	2004-05	2005-06	2006-07	POI
Capacity	MT	26270	32414	37366	37636
Production	MT	18622	21895	25190	27364
Capacity Utilisation	%	70.89	67.55	67.42	72.71
Growth in Production	%		17.58	15.05	8.57
Growth in Demand	%		76.75	87.47	41.20

129. The Authority notes that;

- Both Production and Capacity utilisation increased during POI over the base year, the product being a newly developed product the demand for the product kept on increasing and the domestic industry kept on increasing its capacity and production.
- There has been a spurt in the Growth of demand for the product, both during 2005-06 (77%) and 2006-07(87%). Even during POI, growth in demand was 41%.
- Despite continued growth in demand, growth in production declined from 17.58% in 2005-06 to 8.57% in POI though the domestic industry is left with unutilized capacities.

### Profits and return on investment

130. Profits and return on investment of the domestic industry over the years are given below.

	Unit	2004-05	2005-06	2006-07	POI
Selling Price	Rs.KG	***	***	***	***
Indexed		100.00	111.61	119.30	121.18

Cost of sales	Rs.KG	***	***	***	***
Indexed		100.00	110.85	115.31	118.02
Profit/ loss	Rs.KG	(***)	(***)	(***)	(***)
Indexed		-100.00	-99.07	-55.07	-59.87
Profit/ loss	Rs.Lacs	(***)	(***)	(***)	(***)
Indexed		-100.00	-144.69	-106.56	-144.71
Profit before Interest	Rs.Lacs	(***)	(***)	***	***
Indexed		-100.00	-268.90	325.85	137.21
Capital Employed	Rs.Lacs	***	***	***	***
Indexed		100.00	158.28	185.37	210.16
Return on Investment	%	(***)	(***)	***	***
Indexed		-100.00	-167.74	290.32	64.52

131. It is noted that:-

- Both selling price and cost of production of the domestic industry increased during the Injury period. It is noted that the domestic industry was able to increase its prices commensurate with the increase in cost till 2006-07. However, during the POI, the increase in cost of sales could not be fully passed on to the customers.
- The per KG profitability of the domestic industry improved between base years to 2006-07, the same declined in POI. Loss in absolute term of the domestic industry in the investigation period was significantly higher than the base year loss, in spite of significant increase in the sales volumes.
- Return on capital employed was negative till 2005-06, improved to positive figure in 2006-07 but declined in POI.

### **Changes in market share of Indian Industry**

132. Market share of Indian industry and that of imports is given in the table below;

	Unit	2004-05	2005-06	2006-07	POI
Sale of Domestic Industry	MT	9999	14596	19440	24159
Imports From Subject Countries	MT	1361	5056	17458	28386
Imports From Other Countries	MT	107	616	1099	1106
Total Demand	MT	11467	20268	37997	53651
Share Of Domestic Industry	%	87.20	72.01	51.16	45.03
Share Of Imports from Subject Countries	%	11.87	24.95	45.95	52.91

133. It is noted from the above that;

- a. There has been a persistent and significant decline in the share of domestic industry in the domestic market from 87.20% in the base year to 45.03% in POI.
- b. The market share of dumped imports from subject countries, which was only 11.87% during the period 2004-05 reached to a significant level of 52.91% by the POI

### **Employment**

134. Employment situation of the domestic industry is given in the table given below:

	Unit	2004-05	2005-06	2006-07	POI
Employment	Nos.	***	***	***	***
Indexed		100.00	131.72	151.25	157.66
No. of Employee per one lac of tyre production	Nos.	***	***	***	***
Indexed		100.00	112.50	112.50	108.00

135. It is observed that the number of employees with the domestic industry showed increases over the injury period mainly due to commissioning of Radial Tyre Plant by M/S Apollo Tyres, coupled with increase in capacity and production in general. Further the number of persons employed by the industry per one lac nos. of tyre produced declined in POI as compared to previous two years 2005-06 and 2006-07.

### **Wages**

136. Wages and impact of the same on cost of production are given in the table below.

	Unit	2004-05	2005-06	2006-07	POI
Wages	Rs. Lacs	***	***	***	***
Indexed		100.00	122.88	158.28	216.07
Wages per unit Production	Rs./KG	***	***	***	***
Indexed		100.00	104.66	117.02	147.09

137. It is noted that wages increased over the Injury period, mainly due to normal wage increase to counter the inflation and increase in employment level as well.

### **Productivity**

138. Productivity of the domestic industry over the periods is given in the below given table.

	Unit	2004-05	2005-06	2006-07	POI
No. of Employees	Nos	***	***	***	***
Indexed		100.00	131.72	151.25	157.66
Production	MT	18622	21895	25204	27364
Productivity	MT	***	***	***	***
Indexed		100.00	89.24	89.48	93.16

139. The Authority notes that productivity of the domestic industry shows declined till 2006-07 and increased in POI compared to the base year.

### **Factors affecting domestic prices**

140. The imports from subject countries are resulting in significant price undercutting and price underselling in the Indian market. The landed price of imports is significantly below the selling price and non injurious price of the domestic industry. The situation in this respect is given in the table below:

	Unit	2004-05	2005-06	2006-07	POI
Price Undercutting					
China	%	(10-15)	20-25	50-55	45-50
Thailand	%	-	(15-20)	15-20	2-7
Subject Countries	%	(10-15)	20-25	50-55	40-45

141. From the above, it is noted that while during the base year 2004-05, there was negative price undercutting, the price undercutting, thereafter has intensified from 21.58% in 2005-06 to 51.61% during 2006-07 and 43.39% during POI.

142. In respect of Individual responding exporters, the landed value has been calculated by converting FOB prices into CIF prices, Freight and Insurance component having been taken as the one from such responding exporters who have exported to India on CIF / CNF basis during POI, and adding 1% landing charges to work out assessable value and thereafter adding basic customs duty component to the CIF price for calculation of the landed price. The FOB / CNF / CIF price as claimed by each individual exporter has been considered for calculation of landed value. In respect of Micheline, the landed value has been allowed as claimed and endorsed by the company during spot verification of their trading partner in Singapore. In respect of Non-cooperating exporters, landed price has been determined by adding above components to minimum NEP minimum NEP.

### **US\$/KG**

Name of the Company	Import Volumes (TTF Set) / Tubeless as reported in response	Landed Price	NSR Of DI (US\$)	Price undercutting
<b>China PR</b>				
Quingdao Double Star Tire Industrial Co. Ltd.	***	***	***	(25-30%)
Hangzhou Zhongce Rubber Co. Ltd	***	***	***	(20-25%)
Aeolus Tyre Co. Ltd.	***	***	***	(25-30%)
Shandong Wanda Boto Tyre Co. Ltd	***	***	***	(30-35%)
Tringle Tyre Co. Ltd.	***	***	***	(15-20%)
Shandong Yinbao Tyre Group Co. Ltd	***	***	***	(25-30%)
Shangdong Jinyu Tyre Co. Ltd.	***	***	***	(25-30%)
Shangdong Hengfeng Rubber &	***	***	***	(10-15%)

Plastic Co. Ltd.				
Double Coin Holding Ltd.	***	***	***	(15-20%)
Copper Chengshan (Shandong) Tire Co. Ltd.	***	***	***	(30-35%)
Xingyuan Tire Group Co. Ltd.	***	***	***	(25-30%)
Michelin Shenyang Tire Co. Ltd. Thru Michelin Asia-Pacific Import-Export (HK) Ltd.	***	***	***	(10-15%)
Non-Cooperating Exporters from China PR	***	***	***	(30-35%)
<b>Thailand</b>	***	***	***	
Michelin Siam Co. Ltd.	***	***	***	(40-45%)
Non-Cooperating Exporters from Thailand	***	***	***	(55-60%)

143. The Authority determined the extent of price underselling by comparing the non injurious price with the landed price of imports. The comparison shows as follows:-

### Price Underselling Table

US\$/KG

Name of the Company	Import Volumes (TTF Set) / Tubeless as reported in response	Non-Injurious Price	Landed Price	Price Underselling
<b>China PR</b>				
Quingdao Double Star Tire Industrial Co. Ltd.	***	***	***	(35-40%)
Hangzhou Zhongce Rubber Co. Ltd and M/s. Hangzhou Sunrise Rubber Co. Ltd.	***	***	***	(35-40%)
Aeolus Tyre Co. Ltd.	***	***	***	(35-40%)
Shandong Wanda Boto Tyre Co. Ltd	***	***	***	(40-45%)
Tringle Tyre Co. Ltd.	***	***	***	(25-30%)
Shandong Yinbao Tyre Group Co. Ltd	***	***	***	(40-45%)
Shangdong Jinyu Tyre Co. Ltd.	***	***	***	(40-45%)
Shangdong Hengfeng Rubber & Plastic Co. Ltd.	***	***	***	(20-25%)
Double Coin Holding Ltd.	***	***	***	(25-30%)
Copper Chengshan (Shandong) Tire Co. Ltd.	***	***	***	(45-50%)
Xingyuan Tire Group Co. Ltd.	***	***	***	(40-45%)
Michelin Shenyang Tire	***	***	***	(20-25%)

Co. Ltd. Thru Michelin Asia- Pacific Import-Export (HK) Ltd.				
Non-Cooperating Exporters	***	***	***	(95-100%)
<b>Thailand</b>				
Michelin Siam Co. Ltd.thru Michelin Asia- Pacific Import-Export (HK) Ltd.	***	***	***	(50-55%)
Non Cooperating Exporters From Thailand	***	***	***	(70-75%)

144. From the above, it is noted that:

- Landed price of imports from China and Thailand has been significantly below the selling price of the domestic industry, resulting in significant price undercutting.
- Landed price of imports from China and Thailand has been significantly below the non injurious price of the domestic industry, resulting in significant price underselling.
- Imports have suppressed the prices in the Indian market, as the imports have prevented the price increases commensurate with cost increases during POI.

### Inventories

145. Inventories of finished goods with the domestic industry have shown the following trend.

	Unit	2004-05	2005-06	2006-07	POI
Inventories	MT	***	***	***	***
Indexed		100.00	150.39	233.16	245.13

146. It is noted that Inventories with the domestic industry increased over the injury period.

### Ability to raise investments

147. The domestic industry has claimed that if the dumping continues, they would have difficulty in raising capital, in a situation of growing demand for the product on one hand and gap between installed capacity and demand on the other.

### Cash flow

148. Cash profit situation of the domestic industry showed the following trend:

	Unit	2004-05	2005-06	2006-07	POI
Cash profit	Rs.lakhs	***	***	***	***
Indexed		100.00	127.29	426.22	423.36

149. Cash profits increased up to 2006-07 but declined in POI.



**Growth**

150. Growth of domestic industry considering various parameters was analyzed and the trends were found as under:

	Unit	2005-06	2006-07	POI
Production	%	17.58	15.11	8.57
Indexed		100.00	85.95	48.75
Domestic Sales Volume	%	45.98	33.19	24.27
Indexed		100.00	72.18	52.78
ROI	%	(***)	***	(***)
Indexed		-100.00	402.56	-189.74

151. The domestic industry is facing negative growth in terms of price parameters. Even though volume parameters such as production & sales volumes show positive growth, it is found that the rate of growth is declining.

**Arguments against injury to the domestic industry**

152. All India Tyre Dealers Federation has alleged that financial results of Apollo Tyres and MRF Tyres in a last 3 to 4 fiscals are clear indications that their profit margins have been rising despite the fact that profitability or rate of return on capital in case of tyre industry world over is known to be low as a historical truth. It has further been alleged that despite import of cross-ply, bus / truck tyres, there was no injury or loss of profit or loss of market shares for the domestic tyre measures as they have been operating at 95% to 200% capacity on the back of double digit growth in commercial vehicles in the country. Thus the argument that domestic majors have suffered any loss or injury on account radial imports cannot be accepted, because of domestic players hardly produce such radials and even the quantity is produced are negligible and inconsistent.

153. It has further been alleged that at no point of time has the domestic industry been serious to benefit to domestic market with truck and bus radials and they have always wanted to exploit the captive market by inflicting cross ply technology to make large profits without investing into radial technology for trucks and bus.

154. The antidumping investigation initiated has lost the credibility from the users and dealers because Government of India has imposed total restriction/ban on import of truck and bus truck radials on 24<sup>th</sup> November, 2008.

155. All India Tyre Importers and Traders Association has submitted that radial tyres cause no injury to domestic industry. They are alleged that domestic industry fails to cater to the demand of the country and further all three manufacturers of subject merchandise are either producing very small volumes or their expansion of plant capacities is under stabilization. It has further been alleged that in such a situation the cost affiliated to the subject material is bound to be high.

156. It has been submitted that analysis of Performa IV-A indicates that the working capital has increased by more than 339% as during the period of investigation as compared to the base

year. This shows an inflated claim by the Domestic Industry. There is no justification for such an increase especially when the Domestic Industry's cash profits have multiplied during the same period. We urge the Authority to examine this aspect thoroughly.

157. It has been observed that the Domestic Industry was incurring losses during 2003-04 when the sales volume of the subject material was almost 30% of the sales during the POI. With an increase in sales volume by more than 300% the Domestic Industry has started earning a positive PBIT. Similarly during 2003-04 imports from subject material were negligible. This shows that the company was incurring losses even when there were no alleged dumped exports of the subject material. Anti Dumping agreement requires the Domestic Industry to prove that it suffered material injury during the POI due to dumped imports. The fact that Domestic Industry was in its worst shape when no dumping was taking place shows that there are certain other reasons for losses to the Domestic Industry and not the alleged dumped goods.

158. They have submitted that the calculation of return by adopting 22% uniformly on both the components of capital employed is totally incorrect and needs to be reviewed.

#### Examination by the Authority

159. Authority after having examined the submissions on injury made by various interested parties as above notes that most of these including restriction on imports are generic in nature and need not be addressed by the Authority. However on the specific issues raised in the above submissions, the Authority notes that:

- a. After examination of Data, it is observed that Working Capital of the Domestic Industry has increased in tandem with corresponding growth in sales value, and increased inventories.
- b. Injury period for the present investigation is 2004-05 to POI and observations, for pre-injury period and post POI if any are not relevant for the present investigation.

#### Assessment on injury

160. After examination of various injury parameters, the Authority holds that

- a. There has been increase in the volume of dumped imports from the subject countries, both in absolute terms as also in relation to total production and market demand of the subject goods in India. As a result, market share of the domestic industry has declined.
- b. The imports are causing significant price undercutting resulting in price suppressing effect on the domestic industry. The injury margins are significant during POI.
- c. Even though production and sales volumes of the domestic industry increased, the profitability has shown a decline after improvement, whereas market share of the domestic industry has declined.
- d. In spite of increase in production and sales, profitability of the domestic industry per unit of sales declined after increasing in 2006-07. As a result of deterioration in profits, cash profits and return on capital employed declined.
- e. Decline in the market share resulted in increase in inventories with the domestic industry in spite of higher capacity utilization.

161. The Authority holds that the various parameters relating to domestic industry collectively and cumulatively establish that the domestic industry has suffered material injury.

### **Causal Link and Analysis of Other Factors**

162. Authority examined whether other parameters could have contributed to injury to the domestic industry. Following parameters were analyzed.

- a. Imports from Third Countries- Imports of subject product from other countries are either negligible (de minimis) or the export price is significantly high. Imports from other countries do not appear to have caused injury to the domestic industry.
- b. Contraction in Demand- Demand for the subject goods have increased. Possible contraction in demand does not appear to have caused injury to the domestic industry.
- c. Pattern of consumption: - No significant change in the pattern of consumption has been noticed. The product supplied by the domestic industry is directly competing with that of imported material from subject countries. Demand for the product under consideration has shown an increase and it does not appear that the pattern of consumption has caused injury to the domestic industry.
- d. Conditions of competition: - No evidence of conditions of competition or trade restrictive practices having caused injury to the domestic industry has been brought to the knowledge of the Authority.
- e. Developments in technology:- There appears no significant change in technology over the injury period which could have caused injury to the domestic industry, nor any evidence of developments in technology having caused injury to the domestic industry have been brought to the notice of the Authority.
- f. Export performance of the domestic industry:- For assessing the injury and profitability of the domestic industry in the manufacture and sale of the like product in the domestic market, the export performance of the domestic industry has been segregated and only domestic operations's performance has been considered for assessment.
- g. Productivity: - Productivity of the domestic industry has increased in POI as a result of increase in production. Possible deterioration in productivity is therefore not a possible reason for injury to the domestic industry.

### **Factors establishing causal link**

163. Analysis of the performance of the domestic industry over the injury period shows that the performance of the domestic industry has deteriorated due to dumped imports from subject countries. This is established by the following:-

- a. Landed price of imports from the subject countries were significantly below the selling price and cost of production of domestic industry causing significant price undercutting. As a direct consequence, the domestic industry was unable to achieve sales realization to the extent of cost increases. Resultantly, the domestic industry suffered price suppression.
- b. Positive price undercutting and consequent price suppression faced by the domestic industry resulted in deterioration in profits, cash flow and return on investments.

- c. Significant positive price undercutting resulted in increase in market share of imports from the subject countries. As a direct consequence, while the market share of dumped imports in demand in India increased, that of domestic industry declined.
- d. Existence of significant price undercutting and consequent decline in market share of the domestic industry resulted in a situation where the domestic industry was unable to increase its sales and production volumes in spite of higher market demand and unutilized capacities. Consequently, profitability also suffered.

164. The Authority thus holds that dumped imports from subject countries have caused deterioration in performance of domestic industry.

#### **Indian industry's interest & other issues**

165. It was argued by users that the truck transport acts as a lifeline of the commerce of the country and logistics and movement goods. Tyre price has an impact on the movement of goods in the country and the price of the goods. Hence, it is important to keep the mode of transportation cheaper to keep the price of goods at affordable limits. For a truck operator tyre prices stands next to diesel in terms of expenditure.

166. The Authority notes that the purpose of anti-dumping duties, in general, is to eliminate injury caused to the Domestic Industry by the unfair trade practices of dumping so as to re-establish a situation of open and fair competition in the Indian market, which is in the general interest of the country. Imposition of anti-dumping measures would not restrict imports from the subject countries in any way, and, therefore, would not affect the availability of the products to the consumers.

#### **Comments Received from Various Interested Parties to Disclosure Statement**

##### **Domestic Industry**

167. Domestic Industry has contested the grant of Market economy Treatment to Cooper Chengshan and has claimed that the injury margins calculated are less than their calculations as per Customs Data based upon the prices declared at the time of importation. Their submissions are summarized as follows:

- i. Market economy status proposed to be granted to Cooper Chengshan (Shandong) Tire Company Ltd. is incorrect on account of ownership and RM supplies / procurement. It has been claimed that one of the shareholders is Chinese company, owned or controlled by Govt. of China and Rongcheng Rubber Factory is the original factory, which was Govt. of China entity. It has been claimed that Leaders in company, past and present are all Communist Party senior persons and mere fact of being JV is insufficient. It has also been claimed that the Company is a part of another group company and this fact appears to have been suppressed from the Designated Authority.
- ii. It has been claimed that on RM front, Bead wire and steel cord are being supplied by related company - Rongchang Steel Cord Co. Ltd., there is no response from related

- company and no evidence provided by the company to establish that the prices of inputs substantially reflect market values
- iii. Other issues highlighted by the domestic industry are that there is no information that that the books are consistent with IAS. Questionnaire response does not include response from Group as a whole. Companies involved in bead wire and steel cord have not responded. Designated Authority consistently held that group as a whole must file questionnaire response (decision in ceramics tiles case), and there is no information on transformation of the company
  - iv. Determination of normal value in case of companies not granted market economy treatment is incorrect. It has been submitted that Proposed determination is contrary to the Hon'ble Supreme Court order wherein it is clearly held that various options given under Para 7 are in an order and that order must be followed. Once the companies have been declared not entitled for MET, costs or prices in China cannot be adopted, even if the same is based on a company granted MET. A large number of EC cases given to establish that normal value in respect of companies not entitled for MET cannot be based on companies granted MET. The reasons given for adopting Cooper normal value is highly inappropriate and biased against Indian Producers. Any other reasonable basis stated in Para 7 cannot be read to mean Chinese costs and prices. It has further been submitted that evidence of price in market economy third countries provided by the petitioner ignored
  - v. Determination of export price in respect of responding companies is incorrect. The export price must be compared with the Chinese customs data, which shows huge variations. The export price claims have not been compared with the information declared to the customs authorities at the time of importing the goods. Resultantly, the dumping margin and injury margin both are grossly understated. The DI has also referred to past decisions of the Designated Authority in the matter of nylon filament yarn, viscose filament yarn; CDR wherein the Designated Authority has rejected the claims made by the exporters and modified the same to the extent of variations with the customs data.
  - vi. The anti dumping duty should be recommended in terms of fixed quantum, expressed as amount of duty per tyre in terms of US\$. Imposition of duty in cross ply tyres case, changes in the input costs, wide range of the product, implementation & enforcement issues and decisions of the CESTAT in the matters of meteco, NBR and Vitrified Tiles have been raised to justify such form.
  - vii. The scope of the product under consideration should be well clarified to prevent circumvention

### **Examination by the Authority**

168. The Authority has taken note of the submissions of the Domestic Industry and concludes that the MET treatment given the Cooper is in line with the established practice. Records verified by the Authority clearly establish that the Company is operating under Market Economy Conditions. This is supplemented by the fact that RM cost of the subject exporter is more or less the same as that of the domestic industry as already brought out in the disclosure statement. As regards adoption of NV for other exporters operating under NM economy conditions, the Authority concludes that reference to EC cases is not relevant as DA in India

need not necessarily be guided by the procedure followed by EC. Regarding NEP and LP for calculation of Dumping and Injury Margins respectively, the Authority concludes that the same determined in respect of individual responding exporters are based upon verified data and hence correctly been determined. Regarding inconsistency with the Customs data, the Authority notes that there are a number of traders based in Dubai, Hong Kong and Singapore, who also market Chinese Tyres in India. None of these traders have responded to the initiation and therefore all of them fall in the residual category where the duty proposed by the Authority is quite high.

### **All India Tyre Dealers' Federation**

169. Claiming that determination of injury under Rule 16 of the Customs Tariff Rules, 1965 is not fair and balanced, they have urged that the Authority should not levy anti-dumping duty on the basis of frivolous injury claims of domestic industry, claiming the same to be inconsistent with the market realities with inflated and irrelevant data supplied by them to support their contention. In this context their submissions can be summed up as under.

- i. Investigating Authority has taken very lopsided view of the events which give undue favour to the domestic tyre makers involved in this complaint.
- ii. There is a quality certification differences between these radial tyre brands imported from China into India and locally produced by Apollo Tyres, J.K. Tyres and MRF Tyres Ltd. The Chinese brands come with mandatory quality marking on the side walls of the tyres and stand up to product liability norms prevailing in most developed countries like USA and Europe where as the Indian radial tyres in this category do not carry any quality and safety marking on their side walls.
- iii. The tyre dealers in the domestic market all over the country are engaged in sale and service of tyres supplied by domestic Indian tyre manufacturers and supplied by importers from China and other parts of the globe. Hence, the consumer / tyre user is in direct relation with price, warranty and service of these tyres.
- iv. The disclosure statement has not anywhere stated that what has been the failure rate of domestic truck / bus radials and consequent reason for their not being popular with the dealers and truck / bus operators for last more than decade.
- v. The J.K. Tyre (having taken over M/s. Vikrant Tyres, Karnataka, a joint sector company) had acquired maximum production capacity among Indian players long ago and could not create substantial market share even when there were no import of truck / bus radials in India. In fact during that period, the warranty claim of this Tyre Company was as high as 27% of its sales to dealers. This only confirms that the domestic radials did not suffer any injury due to imports and the other two applicants in this case - Apollo Tyre, MRF Ltd. - have been very late entrant in to truck/ bus radial market and MRF have been very erratic and irregular in selling and marketing their radials due to serious quality and performance failures in the replacement market. Similarly, M/s Apollo Tyres like MRF Ltd. had set up truck / bus radial tyre production at their Baroda Plant much later the imports were already on and their facilities are mere small extension of their existing passenger car radial production centres. Hence, these players have been very non serious truck / bus radial producers despite consistent demand dealers and transport operators.

- vi. The anti-dumping investigators, while having not visited the replacement market, to take ground level information from dealers and transporters, have accepted the pricing and production data of these three complainants and that of domestic industry without any proper investigation.
- vii. The several studies conducted by BICP in past on domestic tyre industry severely indicted, on each occasion, these manufacturers for indulging in price rigging, supply strangulation and usurpation of excise duty reductions.
- viii. The Financial Results of domestic tyre majors, before, during & after the period of investigation (POI), clearly display that despite 25% drop (on average) in raw material prices, the tyre prices have not been rolled back accordingly as they were increased during the period when the raw material prices went up. The period 2004-05 to 2009 third quarter fiscal is testimonial that price increases indulged into by these complainant tyre companies were never rolled back on steep drop in raw material prices.
- ix. They have gone ahead with usurping the Excise Duty during this period as Excise Duty on Tyres has been reduced to 8% from 32% in last five years. Hence, the domestic tyre prices, across the board including so called truck/bus radials, are easily overpriced by 25% - 30% as against the foreign brands imported from China PR have been sold in domestic Indian market in relation with to change in raw material prices and hence were bound to be cheaper by 30% - 35% on all counts. Moreover, the economies of scale which Chinese tyre producers have for truck /bus radials are 20-30 times more than that of domestic tyre majors like MRF Ltd. or Apollo Tyres and hence their prices are bound to be low in comparison to domestic Indian brands. Therefore, the anti-dumping margin stated in the 'disclosure statement' is based on incomplete and incorrect information picked up selectively by the investigators. The dumping margin in the statement has to be out rightly rejected by the Designated Authority to arrive at any final determination.
- x. The 'disclosure statement' has failed to give due weight age to the genuine and factually well supported arguments of the interested parties opposing the levy of anti-dumping duty which includes OEMs, tyre dealers and millions of truck/bus operators.
- xi. The designated authority should take larger view and compassionate view of Indian Economy and growing road transport sector, which is the back bone of Country's growth.

### **All India Confederation of Goods Vehicle Owners' Associations**

170. Their submissions are summarised as follows:

- i. They are unable to comprehend the rationale behind the conclusion that after examining various injury parameters and as a result of increase in volume of imports in relation to total production and market demand, the share of the domestic producers has declined. It has also been stated that they are unable to see any relationship of decline in the profitability of DI, despite production and sales volume having increased with import of the subject goods.
- ii. They have questioned the logic behind drawing a relationship between decline in market share of domestic manufacturers resulting in increased inventories as a consequence of import of Radial truck and bus tyres.

- iii. According to them, although they note with some comfort that the authority appreciates that the purpose of anti-dumping duty is to eliminate injury caused to the domestic industry by the unfair trade practice of dumping, so as to reestablish a situation of open and fair competition in the Indian market which is in general interest of the country, the conclusion of the authority that the imposition of anti-dumping measures could not restrict the imports from the subject countries in any way, and, therefore, could not affect the availability of the products to the consumer, is surprising and seems to be rather skewed.
- iv. They have alleged that the domestic tyre manufacturers have traditionally been unfriendly to the consumers and insensitive to their needs. For indulging in collusive unfair pricing, they have been commented upon by the Bureau of Industrial Costs and Prices (BICP). Again on the complaint of the consumers that the domestic tyre makers were functioning as a monopoly, the Monopolies and Restricted Trade Practices Commission (MRTPC) had to issue 'Cease and Desist Order'. The consumers have suffered the domestic tyre oligopoly of fixing tyre prices, all of them together, on the same date and by same amount to the last Paisa.
- v. The consumers have been demanding the domestic tyre industry for decades to provide them modern technology Radial tyres for commercial vehicles. They, in unison, have negated this all along and continue to do so.
- vi. According to them Director General of Automotive Tyre Manufacturers Association (ATMA), the petitioner in instant case, has said just a few weeks ago that *"Radialisation of truck and bus tyres is currently approximately 10% against 95% in case of passenger car tyres. According to him, large number of truck / bus operators in India being one or two vehicle owners only, a large percentage of their vehicles being old and with dated technology", condition of roads being poor and truckers' tendency to overload, have been the reasons why use (read MANUFACTURING) of radial truck and bus tyres has not accelerated so far in India"*. In this back-drop the application by domestic tyre makers to the Authority for levying of anti-dumping duty is yet another facet of their traditional dog-in-the-manger policy i.e. neither produces nor let procure.
- vii. From the goods carriage operator's point of view import of Radial truck / bus tyres has become imperative. Tyres accounting for second major chunk of vehicle operating cost the vehicle operators' principal concern remain both the quality and price of tyres.
- viii. Comparison on both these counts between the imported and domestic products is just illusory, since the tyre being imported are not being produced by domestic manufacturers. Indeed the domestic tyre manufacturers' claiming that goods produced by them are like the goods originating or exported from, China PR and Thailand is sheer travesty of fact.
- ix. Notably the Government's own testing organization the Central Institute of Road Transport (CIRT) has tested and concluded that imported tyres are far superior than those produced by domestic tyre makers. *Significantly the meager quantity of truck / bus radial tyres which the domestic tyre makers are producing is being sold mainly for city bus operations.*
- x. We appreciate that the authority has the mandate only to look into the interests of the domestic tyre manufacturers. Unfortunately the users of the product of these manufacturers are not blessed with similar institutional protection of their right to carry on their business freely, optimally and profitability. None-the-less the Authority would



be better advised to see through the game of domestic tyre manufacturers to outprice the import of tyres through anti-dumping levy / restrictions and thus, by default condemn the domestic commercial vehicle operators to continue to suffer the oligopoly of domestic tyre makers who truly relish their perpetrating of outdated technology at opportunistic price.

- xi. Concluding their submissions it has been stated that by resorting to levy of anti-dumping measures on import of truck / bus radial tyres the injury to the domestic tyre makers may or may not be prevented. But it would surely INJURE LETHALLY the commercial vehicle owners of the country. This they shall not take lying low and resent in every manner, including closing down their operations.

### **Examination by the Authority**

171. The Authority notes that the issues raised by the responding Federation / Associations are a repeat of what has been stated in earlier submissions. The issues relating to quality, demand, injury to the domestic industry, relevant to the investigation have already been addressed in the Disclosure statement. The pricing and production data of Domestic Industry has not been accepted on its face value but after detailed scrutiny, examination and verification to the extent necessary. The Authority has also established relationship between the dumped imports and injury to the Domestic Industry. Other issues raised, apart from not being supported by corroborative evidence, are also not relevant to the investigation. Quality issue and Cestat Judgement on the same has also elaborately been examined and explained in the disclosure statement. The Authority is required to carry out Antidumping Investigations within the scope of AD Rules, notified under the Customs Act. These Rules are consistent with the WTO Agreement on Antidumping and the Authority is required to establish various parameters including Normal Value, Export Price, landed Price, Non-Injurious price, consequential Dumping and Injury Margins, Domestic Industry and Standing, Like Article and above all to establish a relationship between dumping and injury to the Domestic Industry. The Authority has considered all these parameters based upon the verified records, both of the domestic producers and responding exporters. In fact the verification reports have individually been shared with each responding exporter and margins of dumping made known to each of these responding exporters has not been questioned by any one of them. In fact none of the responding exporters has filed any comments to the Disclosure statement which indicates that they are satisfied with the proposed result announced by the Authority through the Disclosure Statement. Therefore the Authority concludes that there is conclusive evidence that the imports of subject goods from subject countries into India are taking place at dumped prices.

### **Michelin Shenyang Tyre Co. Ltd. China Michelin SIAM Co. Ltd. Thailand**

172. Both the companies have made common submissions on injury to DI. That apart, Michelin China has made submissions on NME status to Chinese Companies. The submissions are summarised below:

- i. Non Market economy status cannot be fastened to any country as a general Rule and WTO Guidelines nowhere specifically termed China as a NME country. It has also been alleged that the Company had provided details as to why NME status should not be

26/01/10-16

given to China in this case which has not been discussed at all in the disclosure statement.

- ii. The petitioners have been contending that there has been huge decline in their production and capacity utilisation due to dumping of subject goods whereas from the disclosure statement the petitioners' claim has been found to be false and baseless. It has also been contended that the supply of goods increased because of increasing demand and inability of DI to fulfil gap between demand and supply. It has also been alleged that the Authority has failed to address the concern on gap between demand and supply without opening up domestic market for subject goods.
- iii. The inventories of DI have been increasing because DI created an artificial shortage in the market by withholding supplies in the market.
- iv. It has been alleged that high cost of production of DI cannot be a reason for levy of ADD.
- v. Michelin sells far superior quality PUC in India and sells them at a much higher price to customers than the DI.
- vi. Return of 22% on capital employed is against the industry norms, particularly in tyre industry where such kind of return is not there.

### **Examination by the Authority**

173. Authority has considered the submissions as above and holds that Michelin Shenyang Tyre Co. Ltd. China has partially gone through the disclosure statement. Authority has individually addressed the issue of Market economy in respect of each responding exporter. The Company has failed to realise that some of the responding exporters have admitted to be operating under NME conditions whereas in respect of others, a reasoned justification has been given as why each one of them should be treated as operating under NME conditions. In fact one of the responding companies has been accorded MET status. Further as far as Michelin Shenyang Tyre Co. Ltd. China is concerned, the claim on NV has been accepted as claimed. The Authority therefore fails to understand the rationale behind this issue being raised.

On the issue of demand and supply gap, the Authority holds that the AD measure is not an instrument to restrict imports but to permit the same by providing a level playing field to both the exporters from subject countries and the Domestic Industry. Regarding quality and high price of the brand of tyres sold by these responding exporters, the Authority holds that the price comparison has been done at the same level i.e. dumping margins (both normal value and export price) at ex-factory level as well as injury margin by comparing landed prices with ex-factory NIP. In the instant case, the both the responding exporters have admitted dumping of subject goods into India and therefore the argument on this score does not hold any validity. Regarding higher cost of the domestic industry, the argument is without any supportive evidence; incidentally the normal value of Michelin Shenyang Tyre Co. Ltd. China, as well as Michelin Siam Thailand is close to or far higher than fair selling price worked out for the domestic industry. Hence there is no weight in this argument. Further India follows the lesser duty rules and therefore, the higher cost of production of the domestic industry if any, will result higher injury margins as compared to dumping margins, and duty in such a eventuality would be on lesser of the two margins. As regards the allegation of artificial shortage in the market created

by the domestic industry by withholding supplies, no evidence to this effect has been provided by the responding exporter.

174. Comments to disclosure statement have also been received from Tata Motors, Ashok Leyland, Hangzhou Zhongce and Sunrise on the issue of Description of PUC, grant of MET to Cooper, grant of NME treatment to Hangzhou, Customs duty to include education Cess for working of LP etc and duty to be imposed on per tyre basis. Further comments were also received from Triangle Tyres on the issue of VAT adjustment and from Wanda Boto on the issue of NEP working and from Zhouyuan Leo with regard to not granting them individual DM. All these issues have been examined and addressed by the Authority before finalizing the Final Findings Document.

### Recommendations

175. The Authority notes that the investigation was initiated and notified to all interested parties and adequate opportunity was given to the exporters, importers and other interested parties to provide positive information on the aspect of dumping, injury and causal link. Having initiated and conducted an investigation into dumping, injury and causal links between dumping and injury to the domestic industry in terms of the Rules laid down and having established positive dumping margin as well as material injury to the domestic industry caused by such dumped imports, the Authority is of the view that imposition of final duty is required to offset dumping and injury pending completion of the investigation. Therefore, the Authority considers it necessary and recommends imposition of final anti-dumping duty on imports of subject goods from the subject country in the form and manner described hereunder.

176. Having regard to the lesser duty rule followed by the Authority, the Authority recommends imposition of anti-dumping duty equal to the lesser of margin of dumping and margin of injury, so as to remove the injury to the domestic industry. Accordingly, antidumping duty equal to the amount indicated in Col 9 of the table below to be imposed from the date of this notification on all imports of subject goods originating in or exported from Thailand and China PR.

### Duty Table

S.No.	Sub. Heading	Description	Country Of origin	Country of Export	Producer	Exporter	Amount	Unit of Measurement	Currency
-1	-2	-3	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11
1	401120 10,4013 1020 and 401290 49	"New/Unused pneumatic Radial tyres(Includi ng Tubeless) with or without tubes and/or flap of rubber, having nominal rim dia code above 16" used in buses and lorries/trucks "	China PR	China PR	Quingdao Double Star Tire Industrial Co. Ltd.	Quingdao Double Star Tire Industrial Co. Ltd..	34.81	One set of TTF*	US\$

2	-DO-	-DO-	-DO-	-DO-	Hangzhou Zhongce Rubber Co. Ltd	Hangzhou Zhongce Rubber Co. Ltd	32.74	DO	US\$
3	-DO-	-DO-	-DO-	-DO-	Aeolus Tyre Co. Ltd	Aeolus Tyre Co. Ltd	30.79	DO	US\$
4	-DO-	-DO-	-DO-	-DO-	Shandong Wanda Boto Tyre Co. Ltd	Shandong Wanda Boto Tyre Co. Ltd	40.73	DO	US\$
5	-DO-	-DO-	-DO-	-DO-	Tringle Tyre Co. Ltd.	Tringle Tyre Co. Ltd.	26.01	DO	US\$
6.	-DO-	-DO-	-DO-	-DO-	Shandong Yinbao Tyre Group Co. Ltd	Shandong Yinbao Tyre Group Co. Ltd	35.17	DO	US\$
7.	-DO-	-DO-	-DO-	-DO-	Shangdong Jinyu Tyre Co. Ltd	Shangdong Jinyu Tyre Co. Ltd	39.66	DO	US\$
8.	-DO-	-DO-	-DO-	-DO-	Shangdong Hengfeng Rubber & Plastic Co. Ltd.	Shangdong Hengfeng Rubber & Plastic Co. Ltd.	24.97	DO	US\$
9.	-DO-	-DO-	-DO-	-DO-	Double Coin Holding Ltd.	Double Coin Holding Ltd.	25.68	DO	US\$
10.	-DO-	-DO-	-DO-	-DO-	Copper Chengshan (Shandong) Tire Co. Ltd.	Copper Chengshan (Shandong) Tire Co. Ltd.	42.48	DO	US\$
11.	-DO-	-DO-	-DO-	-DO-	Xingyuan Tire Group Co.Ltd.	Xingyuan Tire Group Co.Ltd.	37.21	DO	US\$
12.	-DO-	-DO-	-DO-	China PR / Singapore	Michelin Shenyang Tire Co. Ltd	Michelin Asia-Pacific Import-Export (HK) Ltd.	37.83	DO	US\$
13.	-DO-	-DO-	-DO-	China PR	Any other than combination at SI 1 to 12 above	Any other than combination at SI 1 to 12 above	88.27	DO	US\$
14.	-DO-	-DO-	Thailand	China PR	Any	Any	99.05	DO	US\$
15.	-DO-	-DO-	Any other than China PR and Thailand	China PR	Any	Any	88.27	DO	US\$
16.	-DO-	-DO-	Thailand	Thailand / Singapore	Michelin Siam Co. Ltd.	Michelin Asia-Pacific Import-Export (HK) Ltd.	76.22	DO	US\$

17.	-DO-	-DO-	-DO-	Thailand	Any other than combination at SI 16 above	Any other than combination at SI 16 above	99.05	DO	US\$
18.	-DO-	-DO-	China PR	Thailand	Any	Any	99.05	DO	US\$
19.	-DO-	-DO-	Any other than China PR and Thailand	Thailand	Any	Any	99.05	DO	US\$

\* Note: i. The duty amount as indicated in Col 9 above shall be applicable on TTF set or Tubeless Tyre.  
 ii. In case of imports of tyre, tube or flap individually or in any combination thereof, the amounts shall be calculated by applying a percentage as per table given below to the amount mentioned in column 9 above.

SN	Description	% to be applied on the amount mentioned in column ---- above
1.	Tyre	90%
2.	Tube	7%
3.	Flap	3%
4.	Tyre & tube	97%
5.	Tyre & flap	93%
6.	Tube & flap	10%

177. An appeal against the orders of the Central Government that may arise out of this recommendation shall lie before the Customs, Excise and Service tax Appellate Tribunal in accordance with the relevant provisions of the Act.

R. GOPALAN, Designated Authority